
Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması

The Implementation of Competition Law in the Air Transport Sector

Yrd. Doç.Dr.Hülya GÖKTEPE*

Öz: Avrupa Birliği'nde hava taşımacılığı sektöründe rekabet kurallarının uygulanması liberalleşme sürecinin başlamasıyla olmuştur. Rekabet hukuku liberalleşme sürecini desteklemek için kullanılmış ve havayolu şletmelerinin serbest ve dürüst rekabeti sağlanmıştır. Türkiye'de de liberalleşme sürecine girilmesiyle havayolu şletmeleri arasındaki rekabetin artması rekabet hukukunu gündeme getirmiştir.

Bu çalışmanın amacı Avrupa Birliği'nde ve Türkiye'de hava taşımacılığına uygulanan rekabet hukuku kurallarının incelenmesi, farklılıkların ve benzerliklerin ortaya konulmasıdır.

Anahtar Kelimeler: Rekabet Hukuku, Hava Taşımacılığı, Birleşme ve Devralmalar

Abstract: The competition rules are applied in the transportation sector in European Union due to the fact that liberalization process has started. The competition law is applied in order to support the liberalization process. As a result of the liberalization, a free and honest competition has increased between airline companies. Similarly, the liberalization process in the air transportation sector has also started in Turkey. Because of liberalization, the competition has increased. Therefore, the competition law has become a current issue in Turkey.

The aim of this study is to analyze Competition law rules that is implemented in air transportation both in European Union and Turkey and to determine differences and similarities.

Key words: competition law, air transportation, mergers and takeovers

* Anadolu Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Yunusemre Kampüsü 26470 ESKİŐEHİR
TEL: 0222 3350580 - 3512 E-mail: hulyagoktepe@anadolu.edu.tr

1. GİRİŞ

Hava taşımacılığı ulusal güvenlik ve kamu çıkarları tarafından etkilenen bir sektördür. Hava taşımacılığının diğer sektörlerle göre uluslararası yanının ağırlıklı olması baştan beri hava taşıma sektörünün uluslararası kurallara göre hareket etmesini gerekli kılmıştır. 7 Aralık 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu uluslararası sivil havacılığın esaslarını evrensel düzeyde düzenleyen bir metindir ve ticari hava taşıyıcılarının hava trafik haklarına ilişkin uluslararası bir rehber niteliğindedir. Bu konvansiyonun birinci maddesine göre; her ülke kendi toprakları üzerindeki hava sahası üzerinde tam olarak egemenliğe sahiptir. Sonuç olarak tarifeli uluslararası hava taşımaları, hava sahası kullanılan devletin özel izni ya da bu devletin yetkili otoritesinin izni ile yapılabilir. Böylece uluslararası havacılık hizmetleri devletler arasında yapılan ikili anlaşmalar yoluyla yürütülmektedir (Blanco ve Houtte 1996, s.165).

Küreselleşme, özelleştirme, liberalleşme, deregülasyon ve açık gökler anlaşmaları¹ hava taşıma sektörünü yeni bir dönemin içine girmeye zorlamıştır ve bunun sonucunda hava taşımacılığında rekabet artmıştır. Uluslararası hava taşıma pazarındaki artan rekabet dünyayı tek bir küresel pazar haline getirmektedir. Havayolu işletmelerinin daha rekabetçi uluslararası bir çevrede yer alması sadece devletler arasındaki ikili anlaşmalar yoluyla sağlanamayacaktır, bu şekilde etkin rekabet zor görünmektedir (Cheng-Jui Lu 2003, s.25).

Artan uluslararası rekabet, havayolu işletmelerini farklı rekabet hukuku uygulamalarıyla karşı karşıya getirmiştir. Farklı rekabet kuralları ve farklı usul kuralları, yasal belirsizlik yaratmakta ve ticari ihtilafların artmasına yol açmaktadır. Bu nedenle, uyumsuzluk konuları ve farklılıkların erken tespit edilmesi önemlidir. Hem bu sebeple hem de Avrupa Birliği müktesebatına uyum çerçevesinde, bu çalışmada hava taşımacılığı sektörüne uygulanan Avrupa Birliği rekabet hukuku kuralları ile Türk rekabet hukuku kurallarının karşılaştırılması yapılmaktadır.

2. AVRUPA BİRLİĞİ'NDE HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNE UYGULANAN REKABET HUKUKU KURALLARI

2.1. Pazarın Liberalleşmesi

2.2.1. Tek havacılık pazarının yaratılması

Amerika Birleşik Devletleri'ndeki hava taşımacılığına yönelik deregülasyondan etkilenen Avrupa Birliği, topluluk içinde tek bir hava taşımacılığı pazarı yaratabilmek ve hava taşımacılığı sektöründe daha liberal bir uygulamayı geliştirebilmek için 1987 yılında harekete geçmiştir (Giemulla, Schmid ve Mölls 1998, s.24).

Liberalleşme hareketinin öncesinde topluluk içi rotalar² pazara giriş kontrolünü ve kapasiteyi düzenleyen ikili anlaşmalar yoluyla yapıyordu ve hava taşımacılığı rekabet yönünden katı kurallarla düzenlenmişti. Liberalleşme ortak hava taşıma pazarına serbest rekabete getirmiş ve rekabet hukukunun hava taşıma sektörüne uygulanmasını sağlamıştır.

1 ABD'nin 1990'lı yıllardan beri gerçekleştirdiği uluslararası ikili hava taşımacılığı anlaşmalarıdır.

2 Uçaklar tarafından izlenen yollar

Rekabet kurallarının hava taşımacılığında etkili olarak uygulanması tek başına bir amaç değildir. Rekabet hukuku kuralları özellikle liberalleşme sürecini desteklemek için kullanılmıştır. Rekabet kurallarının uygulanması ile liberalleşmenin ilerlemesine engel şirket davranışları önlenmiştir. Pazarda faaliyette bulunanların fiyat anlaşmaları yapmalarına izin verilmemiş; anlaşma yoluyla, pazara yeni girenlerin havaalanı ya da bilgisayar rezervasyon sistemi gibi altyapı hizmetlerinin dışında bırakılması gibi uygulamalarla pazara yeni girişlerin önlenmesi engellenmiştir. Böylece havayolu işletmelerinin serbestçe rekabet edebilmeleri sağlanmıştır.

Tek havacılık pazarının yaratılması ve havayolu taşımacılığının liberalleşmesi üç aşamada gerçekleşmiştir. 1987 yılında başlayan liberalleşme hareketi 1990 yılında ikinci aşamasına, 1992 yılında da üçüncü aşamasına geçmiştir. 14 Aralık 1987 de kabul edilen ilk liberalizasyon önlemleri paketiyle, ücretler, kapasite paylaşımı ve pazara giriş kurallarında esneklik getirilmiştir. Ayrıca AB sınırları içinde gerçekleşen sivil havacılık meselelerinde topluluk kontrolü prensibi getirilmiştir. İlk paketin içinde hava taşıma pazarını liberalleştirmek için kabul edilen yasal düzenlemelerden ikisi, hava taşıma pazarında rekabet kurallarının uygulanması için komisyona yetki veren tüzüklerdi. Roma Antlaşmasının 81. ve 82. maddeleri³ AB'de rekabeti düzenleyen temel hükümleri içermektedir. 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü⁴, hava taşıma sektöründe rekabet kurallarının (Roma Antlaşması'nın 81 ve 82. maddelerinin) uygulanmasını düzenlerken, 3976/87 Sayılı Konsey Tüzüğü⁵ ise, Komisyon'a hava taşımacılığı sektöründeki belirli kategorideki anlaşma, uyumlu eylem ve kararlara grup muafiyeti verme yetkisi getirmektedir.

İlk liberalizasyon önlemleri paketi 1990'da ikinci paketin kabulüyle kuvvetlenmiştir. İkinci paket kapasite paylaşımı, rota ve slot tahsisi ve fiyatlamada daha fazla esneklik getirmiştir. Rekabet kuralları sadece topluluk içindeki uluslararası hava taşımacılığına yönelik olarak genişletilmiştir. İkinci paket kontrollü liberalleşmeye doğru diğer bir adım niteliğindedir. Bu dönemdeki tüzükler daha rekabetçi bir çevre yaratmayı amaçlamaktadır.

Üçüncü paket 1992 de kabul edilmiş ve bu paketle işletim lisansı, pazara giriş özgürlüğü (topluluk lisansını elinde tutan herhangi bir taşıyıcının topluluk içindeki bütün uluslararası rotalara girmesi), ücret tarifelerinin oluşturulması (üye ülkeler tarafından ücretler üzerindeki kontrolün kaldırılması) konularında önemli değişiklikler getirilmiştir. Üçüncü paket 1993 de yürürlüğe girmiş ve topluluk hava taşıyıcıları tam kabotaj haklarını 1 Nisan 1997'de almışlardır (Bael and Bellis 2005, s.1296). Bu nedenle ortak hava taşıma pazarının yaratılması esas olarak 1 Nisan 1997 de olmuştur, böylece AB ortak hava taşıma pazarı için yasal altyapı başarıyla tamamlanmıştır. Topluluk taşıyıcıları bütün AB rotalarında trafik haklarına, hizmet sağlama ve kuruluş özgürlüğüne sahip olmuşlardır. Topluluk hava taşıma pazarında kapasite ve ücret kısıtlamaları (doğal afetler hariç) kaldırılmıştır.

Üç paketle topluluk içinde tek ve liberalleşmiş hava taşıma pazarı yaratılmıştır. Topluluk hava taşıyıcıları için, topluluk içindeki iki havaalanı arasında kapasite, sıklık ya da fiyatla

³ Roma Antlaşması'nın 85, 86, 87, 88 ve 89. maddeleri Amsterdam Antlaşması'yla 81, 82, 83, 84 ve 85. maddeler olarak numaralandırılmıştır.

⁴ Council Regulation 3975/87 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector, OJ 1987 L374/1

⁵ Council Regulation 3976/87 on the application of Article [81(3)] of the treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector, OJ 1987 L374/9

ma konusunda herhangi bir kısıtlama olmaksızın, oluşturulan ortak kurallara göre uçuş yapmak mümkündür. Yeni düzenlemeler hava taşıma hizmetlerinde etkinlik ve topluluk havayolu endüstrisinde esneklik sağlamıştır. Böylece topluluk havayolları, müşterilerine daha rekabetçi hizmetler sunabilmektedir (Cheng Jui Lu 2003, s.34).

2.2.2. Liberalleşmenin üçüncü ülkelere genişlemesi

Tek havacılık pazarının tamamlanmasından sonra Komisyonun öncelikleri, topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki pazarların liberalleştirilmesine doğru yön değiştirmiştir. Üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasındaki hava taşıma hizmetlerini sağlayan trafik hakları 1944 Şikago Konvansiyonu ile düzenlendiğinden, ve bu konvansiyon uluslararası rotalarda ikili anlaşmaların kullanımını teşvik ettiğinden, bu sürecin Komisyon için daha zor olacağı beklenmekteydi.

Komisyonun başlıca endişelerinden biri, böyle ikili anlaşmaların kullanımı ile üye ülkelerin ulusal taşıyıcılarını kayırmalarıdır. Örneğin, ABD ve Fransa arasındaki ikili anlaşmalara göre, iki ülke arasındaki hava taşıma hizmetleri yürütülürken havayolu işletmelerinin tâbiyeti esas olarak alınacaktır. Bu durumda British Airways, Paris ve NewYork arasındaki rotalarda Air France ile rekabet edemeyecektir. Sonuçta Avrupa havacılık pazarındaki bütünleşme engellenmiş olacaktır.

1992'den beri Komisyon, üye ülkeler adına üçüncü ülkeler ile (başlangıçta da ABD ile) ikili hava taşıma sözleşmelerini görüşmek üzere yetki almak için araştırma yapmaktadır. Bununla birlikte üye ülkeler böyle bir yetkinin verilmesinde istekli davranmamışlardır. Buna rağmen Komisyon çalışmalarına devam etmiş ve AB ile üçüncü ülkeler arasındaki hava hizmeti anlaşmalarıyla ilgili birkaç yasa önerisinde bulunmuştur (Bael and Bellis 2005, s.1296). Bu önerilerden ilki Komisyona, üçüncü ülkeler ile görüşmeleri başlatmak için pazara giriş, ücretler, rekabet kurallarının uygulanması ve havacılık güvenliği ve emniyet standartlarıyla ilgili çeşitli konularda daha geniş yetki vermeyi içeriyordu. İkinci öneri, ikili anlaşmalarda bulunan tâbiyet esasının topluluk esası ile yer değiştirmesi suretiyle Komisyona yetki vermeyi içermekle birlikte, görüşme yapılacak ülkeler hakkında bilgilendirilmek için Komisyon ve üye ülkeler arasında işbirliği yapılmasını öneriyordu. Üçüncü öneri, hava hizmetleri anlaşmalarının uygulanması ve görüşmeleri ile ilgili tüzük için komisyonun önerisini temel alan, üye ülkeler ve üçüncü ülkeler arasındaki bireysel görüşmeler için yasal alt yapı yaratılmasını içeriyordu. İlk iki öneri⁶ Haziran 2003 de, üçüncü öneride⁷ Nisan 2004 de KONSEY tarafından kabul edilmiştir.

AB, ayrıca İsviçre Konfederasyonu ile 1998 yılında bir anlaşma yapmış ve bu anlaşma 1 Haziran 2002'de yürürlüğe girmiştir. Hava taşıma sektörüyle ilgili bu anlaşmanın amacı, taraflardan herhangi birine kayıtlı havayolu taşıyıcıları için toplulukta herhangi bir nokta ile İsviçre arasındaki herhangi bir nokta arasında yer alan rotalarda hava trafik haklarının karşılıklı liberalizasyonunu sağlamaktır. AB, merkez ve doğu Avrupa ülkeleri ile görüşmelerine de devam etmektedir.

6 Press Release IP(03)806 of 5 June 2003

7 Press Release C(04)113 of 20 April 2004

2.2. Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukukunun Uygulanması

1958 yılında Roma Antlaşması yürürlüğe girdiğinde, Topluluk'ta hava taşımacılığına ilgi oldukça az iken, Topluluk'taki genişlemeyle birlikte bu bölgelerdeki ekonomik büyüme hava taşımacılığının sağladığı yararın artması sektöre verilen önemin artmasına neden olmuştur. Topluluk rekabet kurallarının hava taşımacılığına uygulanması ise diğer sektörlere göre daha sonra gerçekleşmiştir (Hassu 2004, s.1). 1962'de kabul edilmiş olan 141 sayılı Konsey Tüzüğü⁸, ortak taşımacılık politikası oluşuncaya kadar bu sektörü, rekabet kurallarının uygulanmasına ilişkin 17/62 sayılı Tüzüğün⁹ kapsamı dışında bırakmıştır (Blanco ve Houtte 1996, s.168). Konsey tüzüğü 141/62 nin sonucu olarak, hava taşımacılığında Roma Antlaşmasının 81 ve 82. maddelerinin ihlalden şüphelenilmesi durumunda komisyonun araştırma yapmak, kararlar vermek ve cezaları uygulamak için doğrudan yetkisi yoktu (Jui Lui 2003, s.103). 1968 yılında çıkarılan 1017/68 sayılı Konsey Tüzüğü ile demiryolu, karayolu ve iç sulardaki taşımacılık 17/62 sayılı Tüzük kapsamına girmiştir. Hava ve deniz taşımacılığı ise bu tüzüğün kapsamı dışında bırakılarak, Antlaşma'nın 84 ve 85. maddeleri kapsamında kalmaya devam etmiştir. Roma Antlaşması'nın 81 ve 82. maddelerinin hava taşımacılığı sektörüne uygulanması için özel düzenlemelerin bulunmaması rekabet kurallarının uygulanması konusunda birçok sınırlamalara yol açmıştır. Bu sorun Komisyon'un 1987'de kabul ettiği ilk liberalizasyon önlemleri paketine kadar devam etmiştir (Goh 1997, s.61).

Komisyon'un 17/62 sayılı Tüzük kapsamındaki rekabet kurallarının uygulanmasına yönelik; soruşturma yürütme, ihlallere son verme, bireysel muafiyet verme gibi yetkilerini hava taşımacılığı sektöründe kullanabilmesi, 14 Aralık 1987 tarih ve 3975/87 sayılı Tüzüğün kabulü ile olmuştur (Hassu 2004, s.20).

Konsey Tüzüğü 3975/87 ve onu değiştiren tüzüklerde grup muafiyetlerinin yerine getirilmesi için ilgili prosedürün yokluğu nedeniyle, Bakanlar Konseyi tarafından 14 Aralık 1987 tarih ve 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğü (2344/90, 2411/92 ve 411/2004 sayılı tüzüklerle değiştirilen) kabul edilmiştir. Bu tüzük, komisyona tüzüklerde listelenen belli anlaşma kategorilerinde grup muafiyetleri kabul etme yetkisini vermektedir (Cheng Jui Lu 2003, s.109).

Şimdiye kadar, hava taşımacılığında üç grup muafiyeti tanınmıştır, ancak bunların çoğu sona ermiştir. Herhangi bir üye ülke, gerçek ve tüzel kişi tarafından menfi tespit ve muafiyet başvurularında uygulanacak usul kuralları da 4261/88 sayılı Konsey tüzüğü¹⁰ (komisyon tüzüğü 3666/93 ve konsey kararı 95/1 tarafından değiştirilen) tarafından düzenlenmiştir.

3976/87 sayılı Konsey tüzüğünün (2344/90 ve 2411/92 sayılı Konsey tüzükleri tarafından değiştirilen) diğer sektörlerde de mevcut olan grup muafiyetleriyle ilgili tüzüklerden küçük farklılıkları vardır. Bu farklılıklar şunlardır:

8 Council Regulation no.141/62 Exempting Transport from the Application of Council Regulation No.17.(1959-1962) OJ Spec.Ed.291.

9 Council Regulation no.17/62 First Regulation Implementing Article 85 and 86 of the Treaty. (1959-1962) OJ Spec.Ed. 87.

10 Council Regulation no. 4261/88 on the complaints, Applications and Hearings Provided for in Council Regulation No.3975/87 Laying down the Procedure for the Application of the Rules on Competition to Undertakings in the Air Transport Sector. (1988) OJ L376/10.

1. Diğer tüzükler sadece iki taraf arasındaki anlaşmalara ve uyumlu eylemlere uygulanır. 3976/87 sayılı Konsey tüzüğü ise çok sayıda tarafı içeren birlik kararlarına da uygulanır.

2. Hava taşımacılığını konu edinen grup muafiyeti tüzükleri geçmişe de etkilidir, grup muafiyetlerinin diğer sektörlerde geçmişe etkili olması ise, komisyonun takdir yetkisine ve yargılama yetkisi veren ayrıntılı maddelere bağlıdır.

3. Hava taşıma tüzüklerine göre, komisyon, muafiyetlerde ek yükümlülükler koyabilir.

Hava taşımacılığı sektöründe rekabet kurallarının uygulanmasına yönelik 14 Aralık 1987 tarih ve 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü, zaman içinde değişikliklere uğramış ve 26 Şubat 2004 tarihinde çıkarılıp 1 Mayıs 2004 tarihinde yürürlüğe giren 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü¹¹ ile -Roma Antlaşmasının 81(3) maddesi gereğince kabul edilen bireysel muafiyet kararlarına uygulanmaya devam edilecek 6(3). Maddesi haricinde- yürürlükten kaldırılmıştır.

26 Şubat 2004 tarih ve 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü, AB ve üçüncü ülkeler arasındaki hava taşımacılığına rekabet kurallarının uygulanmasıyla ilgili 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğünü yürürlükten kaldırırken, 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğü ile 1/2003 sayılı Konsey Tüzüğünde değişiklik yapmıştır. Yeni tüzük ile topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki hava taşıma hizmetlerinde de rekabet kuralları uygulanmaya başlanmıştır. 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü Roma Antlaşmasının 81 ve 82'nci maddesinin Topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki hava taşımacılığında uygulanmasına yönelik Komisyonun soruşturma yapma ve uygulama yetkisinin kapsamını genişletmiştir. Böylece Komisyon şimdi sadece Topluluk içi rotalarda değil, üçüncü ülkeler ile Topluluk arasındaki rotalarda da grup muafiyetleri verme yetkisine sahiptir.

Roma Antlaşmasının 81 ve 82'nci maddelerinin uygulanmasına yönelik kurallar şimdi 16 Aralık 2002 tarih ve 1/2003¹² sayılı Konsey Tüzüğü tarafından düzenlenmektedir. Bu tüzük Roma Antlaşmasının 81(3). maddesinin doğrudan uygulanmasını sağlarken Komisyon tarafından verilen bireysel muafiyetleri sona erdirmiştir. Komisyonun çalışma sistemini yeniden düzenlemiş ve muafiyet için bildirim zorunluluğunu ortadan kaldırmıştır. Bununla beraber 1/2003 sayılı Tüzük Komisyonun yetkileri ile ilgili bir değişiklik yapmamıştır. Komisyon yine belli anlaşma kategorilerine grup muafiyetleri verilmesiyle ilgili 3976/87 sayılı Tüzük tarafından yetkilendirilmiştir.

2.3. Hava Taşıma Sektöründe İlgili Pazar Kavramı ve Tanımı

Standart ilgili pazar tanımı aynı zamanda hava taşıma sektörüne de uygulanır. Fakat aşağıdaki sebepler nedeniyle, hava taşıma sektöründe pazar tanımı yapmak daha zor ve karmaşıktır (Cheng Jui Lu 2003, s.95):

¹¹ Council Regulation 411/2004 repealing Regulation 3975/87 and amending Regulations 3976/87 and 1/2003 in connection with air transport between the Community and third countries, OJ 2004 L68/1.

¹² Council Regulation (EC) no.1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty, OJ L1, 4.1.2003

- Hava taşıma hizmetlerinin koşullarına göre, hava taşıma sektöründe ilgili pazar iki havaalanı arasındaki rotada yer alan bütün tarifeli hizmetlerden oluşur. Hava taşıma sektöründe her bir bireysel rota pazarı, kalkış noktası/ varış noktası kavramından dolayı her bir hava taşıyıcısı tarafından yerine getirilen çift hizmet anlamına gelir. Bu yüzden, ilgili hizmet pazarı, ilgili coğrafi pazarla yakından bağlantılıdır ve hizmet pazarı kısmen coğrafi terimlerle tanımlanabilir.
- Tarifeli hava taşıma hizmetleri iki şehir arasındaki rotalarda sağlanmasına rağmen, biletlerin satılması ve her bir rotanın sonunda taşıma sözleşmelerinin düzenlenmesi taşıyıcılar ve onların çok geniş bir alana yayılmış acentaları tarafından yapılır. Hava taşıma hizmetlerinin satıldığı bu alan, hava taşıma hizmetlerinin yerine getirildiği alandan farklıdır. Bu yüzden, ürün olarak iki havaalanı arasındaki taşıma hizmetleri tanımlanırken bunun dikkate alınması gerekir.
- Rekabet karşıtı amaçlar için ilgili pazar, sorunun ortaya atılma şekline bağlıdır. Bu yüzden pazar dar olarak da tanımlanabilir: örneğin, belirli bir sınıf ya da sadece iki havaalanı gibi. Aktarmalı uçuşların ya da daha büyük bir coğrafi alanın dahil edilmesiyle geniş olarak da tanımlanabilir.
- Havayolu ittifakları sözkonusuysa, geniş ölçüde farklı fakat bağlantılı hizmetlerin sunulduğu ve diğer taşıma şekilleri tarafından etkilenebilen pazarlar da dahil edilebilir.

2.3.1. Hava Taşıma Sektöründe İlgili Hizmet Pazarı

ATAD'ın hava taşımacılığında ilgili pazar tanımı "Ahmed Saeed davası¹³" adıyla anılan mahkeme kararında bulunabilir. Bu davada, mahkeme ilgili pazarı bir ya da birden fazla rota olarak tanımlamıştır. Bunun dışında, mahkeme taşımanın diğer şekillerini de pazar içinde değerlendirmiştir. Başlama noktası/bitiş noktası kavramına göre, hava taşıma sektöründe sadece belirli pazarlarda yoğunlaşma eğilimi vardır. Komisyon, belli bir tüketici sınıfının özel taleplerini ayrı bir pazar olarak tanımlamıştır, örneğin, zamana duyarlı yolcular (iş amaçlı seyahat eden yolcular) ya da fiyata duyarlı yolcular (gezi amaçlı seyahat eden yolcular) gibi. Bunlardan ayrı olarak havayolu hizmetleri tüketicilere havayollarının kendileri tarafından ya da seyahat acentaları yoluyla pazarlanır. Bu yüzden hava taşımacılığında ilgili hizmet pazarı aynı zamanda belirli havaalanı altyapısı ya da bilgisayarlı rezervasyon sistemleri temeline dayalı olarak da tanımlanır.

2.3.2. Hava Taşıma Sektöründe İlgili Coğrafi Pazar

Hava taşıma sektöründe ilgili coğrafi pazar rota temel alınarak tanımlanmıştır. "Lufthansa/SAS alliance davası¹⁴" örneğinde, Komisyon, coğrafi pazarın rota temelinde tanımlandığını işaret etmektedir. Bu davada Komisyon a) İskandinavya ve Almanya arasındaki herhangi bir hub havaalanının¹⁵ da dahil olduğu bütün rotaları ve b) İskandinavya ve Almanya'yı birbirine bağlayanlar dışındaki rotaları göz önünde bulundurmıştır.

Bundan farklı olarak Komisyon, aynı zamanda ilgili pazarı doğrudan ve aktarmalı rotalı

13 Case 66/86, Ahmet Saeed Flugreisen and Silver Line Reisebüro GmbH v. Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs e.V. (1989) ECR 803.

14 Commission Decision of 16 January 1996 Relating to a Proceeding Pursuant to Article 85 of the EC Treaty and Article 53 of the EEA Agreement, IV/35.545, LH/SAS (1996) OJ L54/28.

15 Yolcuların gidecekleri yerlere aktarılacakları merkez havaalanı

hava taşıma hizmetlerini temel alarak da tanımlamıştır. Uzun mesafeli uçuşlarda, ilgili havaalanları arasındaki aktarmalı uçuşlar, doğrudan uçuşların yerine kullanılabilir. Bir rotadaki hava taşıma hizmeti, sıklıkla çok sayıda coğrafi alan üzerinden sağlanır. Örneğin Transatlantik hava hizmeti, Avrupa ve Kuzey Amerika hava sahalarının karışımıdır. Hizmetin coğrafi genişliği ve sunulduğu pazar birbirine karıştırılmamalıdır. Ayrıca, komisyon henüz havaalanı ve havzasını bir coğrafi pazar olarak tanımlamamıştır. Kalkış ve varış noktaları arasındaki herhangi bir hub havaalanı, çeşitli havaalanlarından sunulan hizmetlerin doğasına bağlı olarak birbirinin yerine kullanılabilir. Lufthansa/SAS/BMI havayolu işbirliği olayında, beş Londra havaalanı, Frankfurt ana havaalanı ve Frankfurt-Hahn havaalanının yerine kullanılabilir diye düşünülmektedir.

2.4. Hava Taşımacılığı Sektöründe Roma Antlaşmasının 81 ve 82'nci Maddelerinin Uygulanmasına Yönelik Olarak Çıkarılan Rekabet Tüzüklerinin Kapsamı

Liberalizasyon önlemlerinin kapsamına paralel şekilde, birinci ve ikinci liberalizasyon önlemleri paketinde rekabet tüzüklerinin coğrafi kapsamı, üye ülkelerin havaalanları arasındaki uluslararası hava taşımacılığı ile sınırlıydı. Üçüncü paket ile birlikte, üye ülkelerin her birinin kendi havaalanları arasındaki taşımacılık rekabet tüzükleri kapsamına girmiştir. Böylece herhangi bir üye ülkede gerçekleşen hava taşımacılığı Komisyon'un yetkisine giren bir alan olmuştur. Rekabet tüzüklerinin uygulanabilmesi için, rekabeti kısıtlayıcı eylemin Topluluk sınırları içinde yapılması koşulu aranmakla beraber, taşıyıcıların Topluluk ülkelerine kayıtlı olması gerekmez. Üçüncü ülkelerde kayıtlı taşıyıcıların Topluluk içindeki faaliyetleri de rekabet tüzükleri kapsamındadır (Blanco ve Houtte 1996, s.170). Son yapılan değişiklikler ile Komisyonun rekabet kurallarını uygulama yetkisinin kapsamı genişletilmiştir. 26 Şubat 2004 tarihli 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü'nün¹⁶ kabulü ile, Topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki hava taşımacılığı hizmetleri şimdi rekabet tüzükleri kapsamındadır. Bunun anlamı Komisyonun topluluk ve üçüncü ülke havaalanları arasındaki rotaları etkileyenler de dahil olmak üzere bütün havayolu işbirliklerine rekabet kurallarını uygulayabilmesidir.

Rekabet tüzükleri hava taşımacılığı hizmetinin niteliksel özellikleri açısından bakıldığında, programlı ya da çarter (charter)¹⁷ yolcu ve yük taşımacılığı ile birlikte tüm hava taşımacılığı türlerine uygulanmaktadır. Ancak, hava fotoğrafçılığı gibi başka bir işe bağlı olarak yapılan hava taşımacılığı, bağlı olduğu iş kapsamında ele alınarak değerlendirilmektedir. Hava-kara taşımacılığını içeren karma taşımalarda ise kara taşımacılığı 1017/68 sayılı tüzük kapsamına girerken hava taşımacılığı bu sektöre yönelik olarak çıkarılan rekabet tüzükleri kapsamında kalmaktadır. Komisyon, hava taşımacılık hizmetine destek olan bilet pazarlama faaliyetleri, bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ve havaalanı yer destek hizmetleri gibi alanlardaki anlaşma ve eylemleri hava taşımacılığına yönelik rekabet tüzüğü kapsamında değil, 17/62 sayılı Tüzük kapsamında ele almıştır (Blanco ve Houtte 1996, s.172).

16 Council Regulation 411/2004 repealing Regulation 3975/87 and amending Regulations 3976/87 and 1/2003 in connection with air transport between the Community and third countries, OJ 2004 L68/1.

17 Çarter taşımacılık havayolu işletmelerinin uçaklarını turizm şirketlerine ya da başkalarına kiraya vermeleri yoluyla gerçekleşen hizmetlerdir.

2.5. Hava Taşımacılığı Sektöründe Grup Muafiyetleri

1987 yılında sivil havacılık paketinin içinde yer alan 14 Aralık 1987 tarih ve 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğü¹⁸, komisyona şu ana kadar topluluk içi rotalarda hava taşıma sektöründe belli anlaşma kategorilerine grup muafiyetleri verme yetkisini veriyordu. Bu tüzük ile Komisyon, Tüzük'te belirtilen konulardaki anlaşma, karar ve uyumlu eylemlerin Roma Antlaşması'nın 81(3).madde muafiyetinden yararlanmasına yönelik olarak Tüzük çıkarılabilme yetkisine sahiptir. İlgili tüzük, topluluk ve üçüncü ülkeler arasında hava taşımacılığında komisyonun yetkisini genişleten 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü tarafından değiştirilmiştir. Değişiklik ile komisyona topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki rotalarda da belli anlaşma kategorilerine, kararlara ve uyumlu eylemlere grup muafiyetleri verme yetkisi tanınmıştır.

3976/87 sayılı Konsey tüzüğünün ikinci maddesine göre; komisyon, aşağıdaki amaçlardan herhangi birisini taşıyan anlaşmalar, kararlar ve uyumlu eylemlere ilişkin grup muafiyetleri kabul edebilir (Bael ve Bellis, 2005, s.1302):

- * bir hava hizmetinin ortaklaşa planlanması ve programların koordinasyonu
- * programlı hava hizmetleri ile yük ve yolcu ve bagaj taşıma tarifeleri hakkında danışma düzenleme
- * yeni bir hatta programlı bir hava hizmetinin ortaklaşa yapılması
- *havaalanlarında slot tahsisi ve havaalanı programlaması (Topluluk havaalanları arasında hava hizmetleriyle ilgili slot tahsisi ve havaalanı programlaması)
- * hava taşımacıları tarafından ortak satınalma, geliştirme ve tarifelerin yapılması, rezervasyonlar ve bilet kesme ile ilgili bilgisayarlı rezervasyon sisteminin işletilmesi.

Yolcu taşıma tarifeleri hakkında danışma ve slot tahsisi ve havaalanı programlama ile ilgili anlaşmalar, kararlar ve uyumlu eylemler rekabeti kısıtlama eğilimindedir ve üye ülkeler arasındaki rekabeti etkiler. Buna rağmen böyle anlaşmalar, kararlar ve uyumlu eylemler hava yolu işletmeleri ve havayolu yolcuları için faydalı olabilir. Bu nedenle 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğüne dayanılarak, hava taşımacılığı sektöründeki bazı anlaşma, karar ve uyumlu eylemlerin Roma Antlaşmasının 81 ve 82'nci maddelerinin uygulanmasından muaf tutulmasına ilişkin olarak, 25 Haziran 1993 tarihinde 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü¹⁹ çıkarılmıştır. Bu tüzüğün adı "ortak planlama ve programların koordinasyonu, ortak faaliyetler, yolcu ve yük taşıma tarifeleri hakkında danışma ve slot tahsisi ile ilgili konularda yapılan anlaşma ve uyumlu eylemlere Roma Antlaşmasının 81(3) maddesinin uygulanması ile ilgili 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü"dür. Topluluk havaalanları arasındaki hava taşımacılığı hizmetleri için slot tahsisi ve taşıma tarifeleri hakkında danışma ile ilgili belli anlaşmalar, kararlar ve uyumlu eylemlere Antlaşmanın 81(1). maddesi uygulanmıyordu. İlgili Komisyon Tüzüğü'ne göre hava taşıma sektörü ile ilgili olarak şimdye kadar üç ayrı grup muafiyeti çıkarılmıştır.

18 Council Regulation 3976/87 on the application of Article [81(3)] of the treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector, OJ 1987 L374/9

19 Commission Regulation 1617/93 on the application of Article [81(3)] of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices concerning on joint planning and coordination of schedules, joint operations, consultations on passenger and cargo tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports, OJ 1993 L155/18

Bunlar;

- ortak planlama ve koordinasyon, ortak faaliyetler ve gelir paylaşımı, slot tahsisi ve taşıma tarifeleri hakkında danışma ile ilgili teşebbüsler arası anlaşmalar, kararlar ve uyumlu davranışlar;
- bilgisayarlı rezervasyon sistemleriyle ilgili teşebbüsler arası anlaşma kategorileri;
- yer destek hizmetleriyle ilgili belirli kategorideki anlaşmalardır.

Bu muafiyetlerden sadece, yolcu tarifeleri hakkında danışma ile slot tahsisi ve havaalanı programlama ile ilgili muafiyetin süresi uzatılmış, diğerleri sona ermiştir (Bael and Bellis 2005, s.1303). Komisyon topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki uluslararası hava taşımacılığıyla ilgili havayolu anlaşmaları, kararları ve uyumlu eylemlere ilişkin grup muafiyeti verme yetkisini elde etmesine rağmen, ilgili Tüzük 1617/93, sadece topluluk içindeki hava taşımacılığında uygulanmıştır. 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü'nün süresi 30 Haziran 2005 de sona ermiştir.

2004 yılının haziran ayında Komisyon, 1617/93 sayılı Tüzüğü'nün yenilenmesi, sona erecek, aynen muhafaza edilecek ve genişletilecek grup muafiyetlerinin belirlenmesi amacıyla bir toplantı yapmıştır. Üye ülkeler, havayolu işletmeleri, seyahat acentaları ve tüketici gruplarından görüşler alınmıştır. Bu toplantının ve 1/2003 sayılı Konsey Tüzüğü'nün²⁰ doğrudan uygulanabilen muafiyet sistemi sonucunda, topluluk havaalanları arasındaki hava taşımacılığı hizmetlerinde slot tahsisi ve havaalanı programlaması hakkında danışma anlaşmaları ya da yolcu ve bagaj taşıma tarifeleri hakkında danışma anlaşmalarının tüzük tarafından düzenlenmesine gerek olmadığı kararına varılmıştır. Bununla birlikte hava taşımacılığı sektörüne yeni duruma adapte olmaları ve Roma Antlaşmasının 81. maddesiyle uyumlu anlaşmaları ve eylemleri kendilerinin belirlemesi ve gerekirse düzeltmeleri için yeterli zaman verilmiştir. 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü sona erdiğinden geçiş sürecinde yeni grup muafiyeti düzenlemelerinin kabul edilmesinin gerekli olduğu belirtilmiştir.

Yolcu taşıma tarifeleri ve havaalanlarında slot tahsisi konusunda danışma ile ilgili muafiyetlere yönelik olarak komisyon, taslak bir tüzük hazırlamış ve 18 Şubat 2006²¹ da yayınlarak görüşe sunmuştur. Bu tüzük henüz yürürlüğe girmemiştir.

Taslak Tüzüğe göre; slot tahsisi ve havaalanı programlaması hakkındaki anlaşmalar havaalanı kapasitesinin etkili kullanımını sağlar, hava trafik kontrolünü kolaylaştırır ve havaalanlarından hava taşımacılığı hizmetlerinin artmasına yardımcı olur. Rekabetin ortadan kalkmaması için farklı havaalanlarından giriş mümkün olmalıdır. Açıklık ve güvenliğin sağlanabilmesi için anlaşmalar görüşmelere katılan ilgili bütün havayolu işletmeleri tarafından kabul edilmeli ve tahsis ayrımcılık olmadan ve açıklık temelinde yapılmalıdır.

Topluluk içinde yer alan havaalanları arasında verilen hava taşımacılığı hizmetlerinde Slot tahsisi ve havaalanı programlama hakkında danışmayla ilgili grup muafiyetleri 31 Aralık 2006 tarihine kadar uzatılmıştır. Bu tarihten sonra hava taşımacılığı sektöründeki teşebbüs

20 Council Regulation (EC) no.1/2003 of 16 December 2002 on the implementation of the rules on competition laid down in Articles 81 and 82 of the Treaty, OJ L1, 4.1.2003

21 Draft Commission Regulation on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices concerning consultations on passenger tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports, 2006/C 42/05, Text with EEA relevance.

ler, anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliği kararlarının Roma Antlaşmasının 81(3). maddesindeki koşulları sağlayıp sağlamadığını kendileri belirleyeceklerdir.

Topluluk havaalanları arasındaki hava taşımacılığı hizmetlerinde yolcu ve bagaj taşıma tarifeleri hakkında danışma ile ilgili grup muafiyeti de 31 Aralık 2006 tarihine kadar uzatılmıştır. Bu tarihten sonra hava taşımacılığı sektöründeki teşebbüsler, anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliği kararlarının Roma Antlaşmasının 81(3). maddesindeki koşulları sağlayıp sağlamadığını kendileri belirleyeceklerdir.

Topluluk ve üçüncü ülkeler arasındaki rotalarda yolcu tarife danışmaları ile ilgili grup muafiyeti ise 30 Haziran 2008 tarihe kadar uzatılmıştır.

Yolcu taşıma tarifeleri hakkında danışmayla ilgili muafiyet katı kurallara tabidir. Tarife tespitinin kapasiteyle değil, sadece hava taşıma ücretleriyle ilgili olması gerekir. Danışma interlining²² için imkan vermemelidir; Tespit edilen yolcu taşıma tarifeleri tâbiyet ve vatan-daşlık ayırımı yapmadan uygulanmalıdır; danışmaya katılım gönüllü olmalı ve bütün hava taşıma işletmelerine açık olmalıdır; danışma katılımcıları bağlayıcı olmamalıdır; acentaların hakları (ücretleri, karşılıkları) ya da yolcu taşıma tarifeleri ile ilgili diğer unsurlar üzerinde herhangi bir danışma olmamalıdır; nihayet tarifelerin doldurulmasının gerekli olduğu yerde, her bir katılımcı danışmaya konu olmayan tarifeleri bireysel olarak uygulayabilmelidir. Ek olarak, Komisyon ve üye ülkelerin tarife danışma için gözlemci göndermesine izin verilmelidir.

2.6. Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü'nün Hava Taşımacılığı Sektörüne Uygulanması

Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü Roma Antlaşmasının 81 ve 82. maddesinin tersine başından beri topluluk ve üçüncü ülke rotaları arasındaki birleşmeleri de kapsamaktadır. Hava taşımacılığı sektöründeki birleşmeler de Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü'nün şartlarını yerine getirmek durumundadır.

Komisyon Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü'nde 20 ocak 2004 tarihinde kapsamlı bir reform gerçekleştirmiş ve yeni kurallar 1 Mayıs 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir²³. Yeni düzenleme ile komisyonun karar verme sürecini, soruşturma yetkisini basitleştirmek, rekabet otoriteleri ile işbirliğini geliştirmek amaçlanmıştır.

Yeni tüzükte yer alan kıstas uyarınca hedef olan yoğunlaşmalar, ortak pazarda veya onun önemli bir kısmında etkin rekabeti önemli ölçüde etkileyecek ve özellikle sonuç olarak bir hakim durum yaratacak veya var olan bir hakim durumu güçlendirecek yoğunlaşmalardır.

Topluluk boyutunda bir birleşmede ciro eşiklerinin belirlenen amaçları karşılayıp karşılamadığının tespitinde Komisyonun Swissair/Sabena²⁴ ve British Airways/Air Libertè²⁵ kararları öğretici olmuştur. Hava taşımacılığı sektöründe coğrafik olarak eşiklerin belirlenmesi karışıktır bu nedenle özel kurallar uygulanır. Coğrafi olarak ciro eşiklerini belirlemek için Komisyon üç metoddan yararlanır (Bael and Bellis 2005, s.770):

22 Yolcunun tek bir bilette birden fazla havayolu işletmesiyle yolculuğuna izin veren sistem. Yolculuğunun farklı bölümleri için farklı havayollarını kullanan bir yolcunun her iki seyahatini de kapsar.

23 Council Regulation (EC) No.139/2004 of 20 January 2004 on the control of concentrations between undertakings (the "Merger Regulation"), OJ 2004 L24/1.

24 Swissair/SABENA(II), M.616, 1995.

25 British Airways/Air Libertè, M.857,1997.

- “50-50” metodu (kalkış ve varış noktalarındaki ülkelere 50-50 temeline göre tahsis edilen her bir rota üzerinde meydana getirilen ciro/devir)
- satış noktası metodu (biletlerin satıldığı ülkeye tahsis edilen hava taşıma hizmetlerinden ortaya çıkan ciro)
- son varış noktası metodu (varış noktasına göre tahsis edilen hava taşıma hizmetlerinden ortaya çıkan ciro).

Kararlarında Komisyon bu metodlardan hangisinin kabul edilmesini gerektiğini hiçbir zaman belirtmemiştir ve bu metodlardan birini diğerine tercih etmediğini açıkça ifade etmiştir. Buna göre Topluluk boyutundaki bir birleşme bu metodlardan birisi seçilerek incelenecektir. Air France/Sabena (M.157, 1997) davasında Komisyon, hava taşımacılığı hizmetinin sınırlararası karakterini en iyi yansıtan metod olması nedeniyle 50-50 metodunu tercih ettiğini açıklamıştır. (Bael and Bellis 2005, s.770-771).

Hava taşımacılığı sektöründe 4064/89 sayılı Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü'nün²⁶ uygulanmasında, Komisyonun başlangıç noktası ilgili pazarın tanımlanmasıdır. İlgili ürün pazarını tanımlamak için, komisyon başlangıç ve varış noktaları arasındaki her kombinasyonu ele alarak işe başlamakta ve bu başlangıç ve varış noktaları arasında seyahat eden tüketicilere sunulan farklı seçenekleri değerlendirmektedir. Komisyon sadece ilgili havaalanları arasındaki doğrudan uçuşları değil aynı zamanda bu doğrudan uçuşların yerine geçebilecek diğer taşıma alternatiflerini de değerlendirmektedir. Komisyon'un Air France/KLM²⁷ olayında işaret ettiği gibi, bu seçeneklere aşırı uçuş bölgesi içindeki ilgili havaalanları ile diğer havaalanları arasındaki doğrudan uçuşlar, ilgili havaalanları arasındaki aktarmalı uçuşlar ya da taşımanın diğer şekilleri (örneğin, karayolu, tren ve denizyolu) de dahildir. Bu seçeneklerden birinin doğrudan rotaların yerine kullanılabilmesi seyahat zamanı, hizmet sıklığı ve farklı fiyat seçenekleri gibi çok yönlü faktörlere bağlıdır, ancak sonuçta rota temelinde karar verilecektir. Kalkış ve varış noktalarının değerlendirilmesine ilave olarak, komisyon aynı zamanda iki farklı yolcu tipine (zamana duyarlı olup olmamasına bağlı olarak) bağlı talepleri de dikkate almaktadır (Bael and Bellis 2005, s.1308).

Hava taşıma sektöründe, temel olarak alınan Ahmed Saeed Davasına göre, birleşmelerde ilgili coğrafi pazar, belirli bir rota ya da her bir durumun özelliğine göre birbirlerinin yerine kullanılabilen birden fazla rota temel alınarak tanımlanmıştır.

Tüzük, Toplulukta rekabet yapısını etkileme açısından bütün yoğunlaşmaların (birleşmeler ve belli joint venturalar da dahil) etkili bir biçimde kontrolünü sağlayacak şekilde düzenlemeler getirmiş bulunmaktadır.

Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü Komisyonun Topluluk boyutundaki bütün birleşmeleri inceleme yetkisi verir. Tüzükte yer almamasına rağmen, belirlenen ciro eşiklerini aşırıya Komisyonun AB dışında meydana gelen bir birleşmeye de Tüzüğü uygulayabilecektir. Böylece bir birleşme topluluk boyutunda ise birleşen taraflar AB ülkeleri vatandaşları olmasa bile Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü uygulanabilecektir. Tüzüğün bulunduğu memleketin kanunları dışında uygulanmasında, uluslararası hukuk prensipleri temel olarak alınmıştır.

²⁶ Council Regulation No.4064/89 on the Control of Concentrations between Undertakings (1990) OJ. L257/14

²⁷ Case M3280, Air France/KLM 2004, Press Release IP(04)194 of 11 February 2004

Komisyonun, AB ülkeleri dışındaki şirketlerin oluşturduğu birleşmelere ilgili tüzüğü uygulamasına hava taşımacılığı sektöründe verilecek en güzel örnek Boeing/McDonnell Douglas²⁸ birleşmesidir. AB içinde hiçbir üretim tesisi olmayan iki Amerikan şirketinin birleşme kararında Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü uygulanmıştır. Komisyon yaptığı değerlendirmede, AB (ve dünya) deki ciro eşiklerine göre birleşmeyi incelemiş ve birleşen tarafları ikaz etmiştir. AB içinde yeterli miktarda işin yapılmış olması Komisyona inceleme yapma yetkisini vermiştir. Soruşturma sonucunda, Komisyon önerilen birleşmenin büyük ticari jet motoru pazarında Boeing'in mevcut hakim durumunu daha da kuvvetlendireceği sonucuna varmıştır. Bununla birlikte, Boeing tanımlanan rekabet problemlerini çözmek için Komisyona taahhütlerde bulunmuş; Komisyon Boeing'in taahhütlere uyması şartıyla bu birleşmeyi kabul etmiştir (Bael and Bellis 2005, s.775). Boeing'in taahhütleri devralınan şirketin 10 yıl süreyle ayrı bir hukuki varlık olarak muhafaza edileceği, ilave özel anlaşmalara girilmeyeceği, genel olarak patent lisansları verileceği, uygun telif hakları temeline dayanılacağı gibi taahhütlerdir.

ABD ve AB rekabet otoriteleri arasındaki resmi işbirliği 1991 de yapılan AB/ABD Rekabet Anlaşması'ndan beri devam etmektedir. Rekabeti bozan durumlar için büyük ölçüde işbirliği içinde hareket edilmesine rağmen arada sırada anlaşmazlıklarda olmaktadır. Bunun en çarpıcı ve en dikkat çekici örneği GE/Honeywell²⁹ davasıdır. General Electric ve Honeywell şirketleri arasındaki birleşme kararı, ABD rekabet otoriteleri tarafından onaylanırken AB Komisyonu tarafından AB Rekabet Hukuku ile uyumsuz olduğu gerekçesiyle onaylanmamıştır. Birleşme kararı, lider uçak motoru üreticisi GE'nin lider havacılık ürünleri üreticisi Honeywell'i devralmasını içermektedir. Komisyon önerilen devralmanın GE'nin büyük jet motoru pazarındaki hakim durumunu güçlendireceği ve havacılık ürünleri pazarında hakim durum yaratacağı sonucuna varmıştır. Komisyon özellikle Honeywell'in, GE'nin finansal gücünden faydalanacağı (GE sermayesi yoluyla), GE'nin hava aracı satın alma, finanse etme ve leasing hizmetleri yoluyla ve indirimli ürün zincirleri yoluyla dikey birleşmeler için potansiyel oluşturacağı kanaatine varmıştır. Komisyonun kararı ABD rekabet otoriteleri tarafından eleştirilmiştir. Onlara göre; GE zaten büyük jet motoru pazarında hakim durumdadır ve birleşme ne bu hakim durumu güçlendirir ne de havacılık ürünleri pazarında hakim durum yaratır. Honeywell'in rakipleri finansal olarak sağlam yapıdadır, karşı strateji izleyebilirler. Honeywell'in ana müşterileri olan Boeing ve Airbus şirketleri de pazarda yoğun bir rekabet içindedirler. GE/Honeywell işleminde ABD rekabet otoriteleri tarafından yapılan açıklamalara göre, ABD ve AB arasında aykırı birleşmeler ve bunların etkileri üzerine büyük bir fikir ayrılığı ortaya çıkmıştır. AB'nin aykırı birleşmelere yaklaşımı, ABD rekabet politikasının temel ilkeleri ile çelişmektedir. ABD rekabet hukuku rakipleri değil rekabeti korumaktadır (Bael and Bellis 2005, s.175, 881,882).

²⁸ Boeing/McDonnell Douglas, M.877, OJ 1997 L336/16

²⁹ GE/Honeywell, M.2220, OJ 2004, L48/1; Currently under appeal

3. TÜRKİYE'DE HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE REKABET HUKUKUNUN UYGULANMASI

3.1. Pazarın liberalleşmesi için sivil havacılık mevzuatında yapılan ve yapılması gereken değişiklikler

Türkiye’de, Türk özel havayolu şirketlerinin iç hat uçuşları Türk sivil havacılık mevzuatına göre yapılırken dış hat uçuşları ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde ve ülkemizin üye olduğu Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’nün (ICAO) düzenlemelerine ve tavsiye kararlarına göre yapılmaktadır. Tarifeli dış hat yolcu ve yük taşımacılığı pazarında yer alabilmek için, Türkiye tarafından imzalanan ikili ve çok taraflı anlaşmalar belirleyici iken, dış hat tarifersiz seferler için ise ilgili taşıyıcıların iki ülkenin sivil havacılık otoritelerinin onayını alması gerekmektedir.

Hava taşımacılığının liberalleşmesi yönünde ilk adım 1983 yılında çıkarılan 2920³⁰ sayılı Sivil Havacılık Kanunu ile atılmıştır. Bu kanun ile özel sektöre sivil havacılık faaliyetlerinde bulunma hakkı tanınarak sektör bir bakıma liberalleşmiştir. Bunun sonucunda 1980’li yılların sonlarına doğru yeni havayolu işletmeleri kurularak pazara girmiştir³¹ (Gerede 2003, www.dunyagazetesi.com.tr).

İkinci adım 2001³² yılında 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanununda fiyat tarifeleri konusunda ilgili maddenin değiştirilmesi ile atılmıştır. 2920 sayılı Kanunun 25.maddesinde belirtilen: “ruhsat sahibi; kur uygulamaları hariç olmak üzere uçuş ve ücret tarifelerini, Ulaştırma Bakanlığının onayını almadan ve asgari 15 gün önce üçüncü kişilere duyurmadan yürürlüğe koyamaz.” hükmü, 26/4/2001 tarih ve 24384 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 4647 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile: “Ruhsat sahibi, ücret tarifeleri ile birlikte uygulama tarihini ticari, mali ve ekonomik koşullara uygun olarak belirler ve yürürlüğe koymadan üç gün önce üçüncü kişilere duyurur. Uçuş tarifeleri, ruhsat sahibi tarafından belirlenir ve Ulaştırma bakanlığınca onaylandıktan yedi gün sonra yürürlüğe girer.” şeklinde değiştirilmiştir. Bu değişiklik, Ulaştırma Bakanlığının havayollarının fiyat tespitlerine müdahalesini kolay kılan önceki duruma göre, havayollarının fiyat belirlemeleri konusunda daha özgür davranmaları bakımından rekabeti olumlu yönde etkileyici olmuştur.

Havayolu işletmeleri fiyat tarifelerini kendileri belirleyecek Bakanlığın onayını alarak uygulamaya koyacaklardır.

AB’de 2409/92 sayılı Konsey Tüzüğü ile havayollarının fiyat tarifelerini serbestçe belirleyebilmeleri olanağı getirilmiş ve ücretlerin ilgili ülke otoritelerine onaylatılması zorunluluğu kaldırılmıştır. AB otoriteleri sadece aşırı yüksek ya da düşük buldukları tarifelere müdahale edebileceklerdir. (Hassu 2004, s.61).

30 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, RG 19/10/1983, Sayı:18196

31 1980’li yıllardan sonra kurulan ve daha sonra kapanan özel havayolu işletmeleri şunlardır:Toros, Talia, Tur Avrupa, Akdeniz, Bosphorus, Boğaziçi, THT, Sunways, GTI, Haliç Havayolları, Tayfun Air, Green Air, Nobel Air, Birgen Air, Holiday Air, Suntan Air, VIP Air, İstanbul Havayolları (İzer, 2002, s.113).

32 RG 26/4/2001 Sayı:24384

2920 sayılı Kanun özel sektörün pazara girmesine olanak tanıırken, izleyen yıllarda iç hatlar tarifeli seferlerine bazı düzenlemeler getirilmiştir. Örneğin, havayolu işletmelerinin hangi şehir çifti pazarlarına girebilecekleri, hangilerine giremeyecekleri Ulaştırma Bakanlığının değerlendirmesine tabi tutulmuştur (Gerede 2003).

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun 18. maddesine göre: "Gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımaları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır. İzin belli şartlara ve süreye bağlanabilir."

İlgili Kanun'un 19. maddesine göre, Hava araçlarıyla ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşıması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin 18 inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığında işletme ruhsatı almaları şarttır. İzin ve ruhsat alımı için gerçek ve tüzel kişilerde bulunması gereken şartlar ayrıntılı biçimde, SHY-6A³³ "Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nin 18. maddesinde düzenlenmektedir. Bu maddede, işletmelerin bulundurulması gerekli en az hava aracı sayıları, söz konusu hava araçlarının, üretici ülke tarafından Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşmasına uygun olarak düzenlenmiş tip sertifikasına sahip olmaları zorunluluğu, alınması gereken teminat mektubu gibi şartlar sıralanmıştır. Özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda faaliyet gösterebilmeleri, yukarıdaki sayılanların yanısıra 12/01/1996 tarihli Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü kararı ile aşağıdaki şartların yerine getirilmesine bağlanmıştır:

a- İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman, Adana, Trabzon havaalanlarından bir veya bir kaç iç hat tarifeli seferler yapan hava taşıyıcılarının bu meydanların dışında kalan Doğu ve Güneydoğu Bölgelerinden en az bir meydana daha seferler düzenlemesi,

b- Yaz sezonunda tarifeli olarak açılan bir hatta kışın da tarifeli seferler düzenlenmesi,

c- Yukarıdaki maddelere uymayan hava taşıyıcılarına birbirini takip eden 2 tarihe döneminde iç hat tarifeli sefer yapmasına müsaade edilmemesi,

d- Özel sektör hava taşıma işletmelerine,

- THY AO'nun hiç sefer yapmadığı iç hatlarda,
- Sefer yaptığı hatlarda, seferin olmadığı günlerde,
- Seferin olduğu günlerde ise THY AO'nun talep karşısında yetersiz kaldığı durumlarda müsaade edilmesi,

Bu karar, özel havayolu işletmelerinin ülke içinde havayolu taşımacılığı sektörüne girmelerini zorlaştırmış, THY ile özel havayolu işletmeleri arasında doğacak rekabeti THY lehine engellemiş ve THY'nin hakim durumunu kuvvetlendirmiştir.

2003 yılının sonlarına doğru Ulaştırma Bakanlığı tarafından bu karar kaldırılarak özel havayolu işletmelerinin iç hat pazarına girmelerinin önündeki engeller kaldırılmış böylece rekabet ortamının oluşması için zemin hazırlanmıştır.

33 RG. 16/6/1984 Sayı:18433

İç hatlarda rekabetin başlaması ve artması ile hizmet kalitesi artarken fiyatlarda düşme olmuştur. Liberalleşme süreci ile iç hatlar pazarı havayolu işletmeleri tarafından daha iyi tanınmaya başlamıştır.

10 Ekim 2005’de 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (R.G. 18.11.2005/25997) kabul edilmiştir. Bu kanun ile Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’nün, sivil havacılık hizmetlerinin dünyadaki gelişmelere paralel olarak daha emniyetli yürütülebilmesi; düzenleme ve denetim görevini daha etkin biçimde yerine getirebilecek teçhizat, personel ve idari yapıya sahip merkezi bir sivil havacılık otoritesi oluşturulması için özel bütçeli bir genel müdürlük olarak yeniden yapılandırılması sağlanmıştır.

3.1.1. Slot Uygulamaları

Slot; hava trafiğinin yoğun olduğu havaalanlarındaki trafiği, günün her saatine ve haftanın her gününe mümkün olduğu kadar dengeli bir şekilde yayarak, havaalanının optimum kullanılmasını sağlamaktır. Bir diğer ifade ile uçaklara tahsis edilebilen iniş-kalkış saat dilimlerinde meydan imkanlarının kullanım hakkıdır. Türkiye’de havaalanlarında uçak hareketleri ve yolcu trafik değerleri, Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü, Devlet Hava Meydanları İşletmesi, Türk Hava Yolları ve IATA (Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği)’dan katılan uzman personelin yaptığı ortak inceleme ve çalışmalar sonucunda tespit edilmektedir.

Türkiye’de 1992 yılında; AB üyesi birçok ülkede de uygulandığı gibi SLOT Koordinatörlüğü Merkezi oluşturulmuş ve slot koordinasyonu yetkisi Türk Hava Yolları Anonim Ortaklığı’na (THY) verilmiştir. 2005 yılında Türk Hava Yolları ve Atlasjet arasında slot tahsisi nedeniyle sorun yaşanmıştır. Atlasjet İstanbul Ankara sefer sayısını dörde çıkarmak istemiş bunun için THY’na başvurmuştur. THY önce cevap vermemiş, sonra uçuş için en ölü zamanları önermiş, daha sonra da sözlü olarak uçamazsın mesajını iletmıştır. Yaşanan bu tartışmalar THY bünyesindeki Slot Koordinasyon Merkezi’nin Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü bünyesine alınmasına yol açmıştır.

AB’de slotlar genel olarak IATA’nın koyduğu kurallar çerçevesinde, şeffaflık, tarafsızlık, esneklik ve güvenilirlik ilkeleri doğrultusunda düzenlenmektedir. İlgili tüzüklerde AB’de havaalanlarındaki slot tahsisi görevini, bağımsız ve tarafsız koordinatörlerin yapması gerektiği belirtilmektedir (Hassu 2004).

Gerek slot tahsisi konusunda yaşanan sorunlar gerekse AB mevzuatına uyum ve yolcu ve hava trafiğindeki artışlar nedeniyle Slot Koordinasyon Merkezi’nin, Ulaştırma Bakanlığı Koordinatörlüğünde daha bağımsız bir yapıya kavuşturulması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda; yürürlüğe konulan “Slot Uygulama Prensipleri Talimatı” gereğince, Atatürk Havalimanı Dış Hatlar Terminali’nde kurulma çalışmaları başlatılan Slot Koordinasyon Merkezi 25.02.2006 tarihi itibarıyla faal hale getirilmiştir. Böylece tarafsızlık tam olarak sağlanmış rekabet açısından olumlu bir adım atılmıştır.

Yeni uygulama ile; SHGM Başkanlığında; THY A.O, DHMI Operasyonel Slot Ünitesi, Yerli ve Yabancı Havayolu İşleticileri Temsilcileri, Terminal İşletmecileri, Yer Hizmetleri Kuruluşları ve Temsil, Yönetim ve Gözetim Kuruluşlarının yetkili temsilcilerinden oluşan bir Slot Talep Değerlendirme Komisyonu oluşturmuştur. Ayrıca, havaalanlarının saatlik kapasitelerinin daha sağlıklı değerlendirilebilmesi için SHGM, DHMI, THY A.O. ve Slot Koordinasyon Merkezi’nde görevli uzman personelden oluşan Slot Teknik Komitesi kurulmuştur.

Uygulamanın daha şeffaf olması ve kullanıcıların ihtiyaç duydukları bilgilere kolaylıkla ulaşabilmeleri için bir web sayfası oluşturulması çalışmaları da başlatılmıştır. Bu çalışmalar sonuçlandığında, tüm havacılık sektörü, tahsis edilen slotlarla ilgili bilgilere internet kanalıyla online ulaşabilecektir.

3.1.2. THY'nın Özelleştirilmesi ve Rekabet Hukuku Bakımından Etkileri

1986 yılından itibaren devletin asli görevlerine dönmesi ve ticari işletmecilikten çekilmesi yaklaşımı ile birlikte, Türkiye gündeminde özelleştirme olgusu ortaya çıkmıştır. Hava taşımacılığı sektöründe bu kapsamda Havaş ve Usaş özelleştirilmiş, böylece devlet hem havayolu ikram hizmetlerinden (catering) hem de yer hizmetlerinden (handling) tamamen çekilmiştir. Hava taşımacılığı sektöründe milli havayolu ve bayrak taşıyıcı kurumunda bulunan Türk Hava Yolları A.O.daki %98.2 oranındaki devlet hisseleri de 1990 yılından itibaren özelleştirme çalışmaları kapsamında yer almıştır. 1990 yılında %1.8 oranındaki hissenin halka arz yöntemi ile gerçekleştirilen kısmi özelleştirmesini takiben, şirket hisselerinin özelleştirilmesine yönelik çalışmalara devam edilmiştir (DPT Havayolu Ulaştırma Bakanlığı raporu 2001).

En son 16-17-18 Mayıs 2006 tarihleri arasında TC Özelleştirme İdaresi Başkanlığı (ÖİB) tarafından THY AO hisselerinin yüzde 25'i halka arzedilmiştir. Arz sonucunda halka açıklık oranı %51'e yükselmiştir. 25 Haziran 2006 tarihi itibarıyla THY'nın sermaye yapısına bakıldığında hisselerin %51'inin halka açık, %49'unun Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı'na ait olduğu görülmektedir (www.oib.gov.tr).

Dünyada hava taşımacılığı sektöründeki yoğun rekabetin en önemli sonuçlarından birisi havayolu işletmelerinin özelleştirilmelerinin bir gereklilik haline gelmesidir. Yoğun teknoloji kullanan havayolu işletmeleri, teknoloji ve pazardaki değişim hızının yüksek olduğu dinamik ve karmaşık bir çevrede faaliyet göstermektedir. Bu çevresel özelliklere sektördeki yoğun rekabet unsuru da eklenince, havayolu işletmelerinin organik bir örgüt yapısı kullanarak çok çabuk karar alabilen ve değişen çevre koşullarına çok çabuk ayak uydurabilen esnek bir yapıda olmaları gerekmektedir. Devlet mülkiyetindeki havayolu işletmelerinin böylesine bir ortamda etkin ve verimli bir biçimde çalışmaları dolayısıyla da başarılı olabilmeleri mümkün görülmektedir. Bu nedenle, gelecekte havayolu işletmelerinin özelleştirilme çalışmalarının artarak devam edeceği söylenmektedir (DPT 2001). THY'nın da bu kapsamda özelleştirilme çalışmalarına devam edilmesi gerekmektedir.

3.1.3. Tek Taşıyıcı Kavramı ve Uygulanması

2920 Sayılı Sivil Havacılık Kanununun 6. maddesine göre; Uçuşa elverişli olmak şartıyla aşağıda sayılan hava araçları Türk hava sahasında uçuş yapabilirler:

- a-Türk Devlet hava araçları,
- b-Türk uçak siciline kayıtlı Türk sivil hava araçları,
- c-Türkiye'nin taraf olduğu anlaşmalar uyarınca Türk Hava Sahasında uçmalarına müsaade edilen hava araçları,

Bu madde ve Şikago Konvansiyonu gereğince tarifeli dış hat yolcu ve yük taşımacılığı pazarında yer alabilmek için ise, Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından imzalanan ikili ve çok taraflı anlaşmalar belirleyicidir.

Türk Sivil Havacılık Kanununun 49. maddesine göre; bir sivil hava aracı aşağıda belirtilen durumlarda da Türk sivil hava aracı sayılır. Türk kanunları uyarınca kurulup da; a) kamu kurumu niteliğindeki mesleki kuruluşlar, dernekler, siyasi partiler, sendikalar veya vakıfların mülkiyetinde bulunan hava araçları, idari organını oluşturan kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması, b) Türk Ticaret Siciline kaydedilmiş ticari şirketler, kooperatifler ve bunların birliklerinin mülkiyetinde bulunan hava araçları, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket ana sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması.

Bir havayolu işletmesinin, ikili hava taşıma anlaşmaları çerçevesinde, Türk Devleti tarafından yabancı bir ülkeye Türkiye adına tarifeli sefer yapacak havayolu işletmesi olarak tayin edilebilmesi ve trafik haklarına sahip olabilmesi bu şartları sağlmasına bağlıdır.

Bu düzenlemelere göre Türk Devleti, diğer ülkelerle gerçekleştirdiği ikili hava taşıma anlaşmaları uyarınca, anlaşmaya taraf ülkelere tarifeli taşımacılık için tek veya birden fazla taşıyıcı tayin etmektedir. 82 ülke ile imzalanan bu anlaşmaların 29'unda karşılıklı anlaşma şartları gereği THY tek taşıyıcı olarak tayin edilmiştir (Ekdi ve diğerleri 2001) . Tek taşıyıcı tayini uygulaması dünya genelindeki uygulamalara benzerdir. Ancak söz konusu anlaşmalarda son yıllarda ABD ve AB üyeleri arasında gerçekleşen daha rekabetçi ve liberal anlaşmalar örnek alınarak, THY'den başka havayollarının pazara girmek istemeleri halinde mümkün olduğunca birden fazla taşıyıcının tayin edilmesi ve taşıyıcıların tarife ve kapasite belirleme konusunda serbest bırakılmasının sektörde rekabeti artırıcı bir etki yaratacağı belirtilmektedir (Hassu 2004, s.63).

Liberalleşmenin Türk hava taşımacılığı sektörüne etkileri

Liberalleşme sürecine girilmesiyle hava taşımacılığı sektöründeki değişiklikleri gösteren rakamlar şöyledir:

- 2002 yılında havayolu taşımacılığı yapan şirket sayısı 13 iken, bu sayı Nisan 2006 tarihi itibarıyla, ikisi kargo taşımacılık işletmesi olmak üzere toplam 16'ya yükselmiştir. Ayrıca dört hava yolu işletmesine ön izin verilmiştir.

- 2002 yılında 150 hava aracı mevcut iken bugün havayolu işletmelerinin bünyesinde 236 büyük gövdeli uçak bulunmaktadır. Bu uçakların 23 adedi kargo amaçlı taşıma yapmaktadır.

- 2002 yılında 27.124 olan koltuk kapasitesi bugün 38.600'e yükselmiştir.

- 2003 yılında Özel havayolu taşıyıcılarının iç hatlarda uçtuğu havaalanı sayısı 8 iken Ocak 2006 tarihi itibarıyla 27 ye yükselmiştir.

- Son dönemlerde sivil havacılığın dünyada büyüme oranı % 5 iken Türkiye'de % 30 olmuştur.

- 2002 yılında uçak ve yolcu trafiği bakımından aktif olan 8 havaalanı sayısı 2006 yılında 27 ye yükselmiş, dış hat yolcu trafiği 2002-2005 yılları arasında % 38.74, iç hat yolcu trafiği ise % 129 artmıştır.

- Slot talepleri; Slot Koordinasyon Merkezi tarafından değerlendirilerek belirle-

nen hava alanı kapasiteleri en üst seviyede kullanılmış ve 398.576 slot tahsis edilmiştir. 2005 yılına oranla % 27 lik bir artış sağlanmıştır.

2003 yılı Ekim ayı sonunda Bölgesel Hava Yolu Taşımacılığı Projesi uygulamaya konulmuştur. Hava yolu taşımacılığında uygulanan Eğitime Katkı Payı ile Özel İşlem Vergisi uygulamalarına son verilmiştir. Böylece ilk etapta her bir uçak biletinde 9.5 YTL, dönüşlü biletlerde ise 19 YTL indirim sağlanmış, hava meydanı servis ücretlerinde % 50 oranında indirim yapılmıştır.

Havacılık sektöründe yaşanan olumlu gelişmeler ve ortaya çıkan rekabet ortamı, bilet fiyatlarını ucuzlatmıştır. Ekim 2003 öncesinde bir yolcu İstanbul'dan Ankara'ya 130 YTL ye uçarken, proje sonrasında ortaya çıkan rekabet ortamıyla bu rakam özel hava yolu şirketlerinde 49 YTL ye kadar düşmüştür.

Uçak biletlerinin ucuzlamasıyla oluşan rekabet ortamı karayolu yolcu taşımacılığı fiyatlarını da etkilemiş, şehirlerarası karayolu yolcu taşımaları da önemli ölçüde ucuzlamıştır.

2003 yılında 9 milyon 123 bin olan iç hat yolcu sayısı, 2004 yılı sonunda %58'lik bir artışla 14 milyon 427 bin'e ulaşmış, 2005 yılı Ekim ayı itibariyle ise iç hatlarda taşınan yolcu sayısı %63 artarak, 16 milyona yükselmiştir.

3.2. Hava Taşımacılığı Sektörüne Rekabet Hukukunun Uygulanması ve Rekabet Kurulu Kararları

AB'de hava taşımacılığı sektörüne rekabet hukuku kurallarını uygulayabilmek için sadece bu sektöre yönelik tüzükler çıkarılmıştır. Yukarıda da anlatıldığı gibi hava taşımacılığı sektöründeki anlaşmalara Roma Antlaşma'nın 81. ve 82. maddelerinin uygulanması hakkında 14 Aralık 1987 tarih ve 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü, 14 Aralık 1987 tarih ve 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğü, programların ortaklaşa planlanması ve koordinasyonu, ortak faaliyetler, programlı hava hizmetlerinde yolcu ve kargo tarifeleri hakkında danışma ve havaalarında slot tahsisleriyle ilgili anlaşma ve uyumlu eylemlere rekabet kurallarının uygulanması hakkında 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü, sadece hava taşımacılığı sektörüne yönelik olarak çıkarılan tüzüklerdir.

Türkiye'de ise hava taşımacılığı sektörüne özgü düzenlemeler yoktur, buna karşılık genel nitelikli düzenleme olan 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun³⁴ yürürlüktedir. Hava taşımacılığı sektörüne yönelik rekabet kurallarını düzenleyen tüzüklerin uygulanmasını sağlayan usule ilişkin düzenlemelerle 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun paraleldir (Verhellen ve Köksal 2002, s.67). Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanun ve Kanunun uygulanmasına yönelik tebliğler AB düzenlemeleri esas alınarak düzenlenmiştir.

Hava taşımacılığı sektörü ile ilgili Rekabet Kurulu'nun yayımlanmış çeşitli kararları vardır.

34 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun RG. 13.12.1994, 22140

3.2.1. Havuz Anlaşmaları

İlk karar 2001 yılında verilmiştir³⁵ ve THY'nin çeşitli ülkelerin havayolları ile bu ülkelerle daha önceden yapılan ikili uluslararası hava taşımacılığı anlaşmaları kapsamında imzalamış olduğu havuz anlaşmalarıyla ilgilidir. THY; İsrail Hava Yolları, Ürdün Krallığı Hava Yolları ve Mısır Hava Yolları ile imzaladığı gelir paylaşımı ve kapasite tespiti gibi konuları içeren havuz anlaşmaları için bireysel muafiyet verilmesi talebinde bulunmuştur. Yapılan incelemede; başvuru konusu olan havuz anlaşmalarının sadece tarifeli sefer yapan milli havayollarının faaliyetlerini düzenlediği gözönüne alınarak, ilgili ürün pazarı tarifeli hava taşımacılığı pazarı olarak tespit edilmiştir. Her bir havuz anlaşması farklı parkurlardaki tarifeli seferleri düzenlediği için başvuru konusu anlaşmalarla ilgili İstanbul/Kahire, İstanbul/Telaviv ve İstanbul/Amman arasındaki karşılıklı ana uçuş parkuru olarak üç ayrı coğrafi pazar belirlenmiştir.

Havuz anlaşmalarının rekabet mevzuatı çerçevesinde incelenmesi bu anlaşmaların kaynağı olduğu belirtilen ikili hava taşımacılığı anlaşmaları ile birlikte yapılmıştır.

Muafiyet koşulları açısından yapılan değerlendirmeler çerçevesinde; hükümetler arasında akdedilen ikili hava taşıma anlaşmalarından İsrail Hava Yolu ile THY arasında yapılan havuz anlaşmasında, ikili hava taşıma anlaşmasında yer almayan rekabet kısıtlaması olarak, gelirlerin bir havuzda toplanması ve eşit olarak paylaşılması, hava trafiğinin birlikte planlanması gibi unsurlara yer verildiği görülmüştür. Ürdün Krallığı Hava Yolları ve Mısır Hava Yolları ile THY arasında ayrı ayrı yapılan ikili hava taşıma anlaşmalarında ise, sefer tarifelerinin havayollarının karşılıklı görüşmeleri ile tespit edileceği öngörülmektedir. THY ile Ürdün Krallığı Hava Yolları arasındaki anlaşmada fiyata ilişkin "IATA ücretlerinde belirtilen seviyelere ve şartlara veya ilgili devletlerin hükümet otoritelerinin müştereken kararlaştırdıkları ücret seviyelerine ve şartlarına uymayı" taahhüt ettiklerine dair bir madde yer almakla birlikte; bu maddenin amacının ve doğurduğu etkinin pazardaki rekabeti sınırlamaya yönelik olmadığı değerlendirilmiştir.

Söz konusu havuz anlaşmalarında bu rekabet sınırlamalarına ek olarak başka bir rekabet sınırlaması getirilmediği anlaşılmıştır. Bu anlaşmalarla hava trafiğinin düzenlenmesinin sağlandığı, daha verimli bir tarife oluşumuyla tüketicinin aynı gün ve sezona yığılması önlenerek yaygın, düzenli ve güvenli bir hizmetten yararlanma imkanına kavuştuğu, çok karlı olmayan bazı hatlarda dahi yolcuya düzenli sefer imkanının sunulduğu ve ortaya çıkan uyumlu sistem sonucunda yolcuların ihtiyaçlarının karşılandığı belirtilmektedir.

Yine, karşılıklı sefer yapan taşıyıcıların kendi seferlerinin dolu olduğu veya seferlerinin olmadığı günlerde karşı tarafın seferlerine rezervasyon yapıp yolcu devrettiği ve böylece yolcuların kesintisiz ve güvenli hizmet almalarının sağlandığı da belirtilmektedir. Bu çerçevede, bildirim konu havuz anlaşmaları ile uluslararası hava taşımacılığında hava trafiğinin düzenlenerek hava taşımacılık hizmetlerinin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin sağlandığı ve tüketici açısından da yarar ortaya çıkardığı değerlendirilmektedir.

Sonuç olarak, ikili hava ulaştırma anlaşmalarının kural ve ilkeleri çerçevesinde ve T.C.'nin uluslararası anlaşmalardan doğan hak ve yükümlülükleri doğrultusunda imzalanan havuz anlaşmalarının ilgili pazarda rekabeti zorunlu olandan fazla sınırlamadığı kanaatine varılmıştır.

35 13.2.2001 tarih ve 01-08/73-21 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

Bu değerlendirmeler doğrultusunda Rekabet Kurulu tarafından bu anlaşmalara rekabeti sınırlayıcı hususlar içermelerine rağmen, uluslararası hava taşımacılığında hava trafiğinin düzenlenerek hava taşımacılık hizmetlerinin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmeler sağladıkları ve tüketici açısından yarar sağladıkları için bireysel muafiyet verilmiştir. Yapılan anlaşmalar ikili hava ulaştırma anlaşmalarının kural ve ilkeleri çerçevesinde olmasaydı Rekabet Kurulu bu anlaşmalara rekabeti sınırlayıcı unsurları nedeniyle muafiyet vermeye bilirdi.

3.2.2. Özel İndirim Anlaşmaları

Hava taşımacılığı sektöründe özel indirim anlaşmalarına yönelik olarak şikayet üzerine verilen Rekabet Kurulu kararı 1/8/2002 tarihli karardır³⁶. Bazı havayolu şirketlerinin Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) üyesi acentelerin bir kısmı ile özel indirim anlaşmaları yapmalarının 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'u ihlal ettiği iddiasıyla Kurul'a başvurulmuştur. IATA Seyahat Acenteleri Derneği (ISAD) tarafından yapılan şikayette; IATA seyahat acentesi olmak için belirli koşulları yerine getiren dernek üyesi acentelerin havayolu şirketlerinden eşit oranda (%9) komisyon almaya hak kazandıkları, ancak şikayete konu şirketlerin eşit durumda olmalarına rağmen bir kısım IATA seyahat acenteleri ile özel anlaşmalar yaptıkları belirtilmektedir. Bu anlaşmaların 4054 sayılı Kanun'a uygun olup olmadığının incelenmesi talep edilmiştir. İlgili ürün pazarı, "acenteler tarafından havayolu şirketlerine sunulan, dış hat uçak biletleri satış hizmetleri pazarı" olarak belirlenmiştir. Havayolu şirketlerinin bilet satışlarını yapan IATA acentelerinin ülke geneline yayılmış olması nedeniyle, ilgili coğrafi pazar "Türkiye Cumhuriyeti sınırları" olarak tespit edilmiştir. Kurul tarafından yapılan incelemede, ilgili pazar sektörün ekonomik durumu ve mevsimsel özelliklere bağlı olarak havayolu şirketlerinin satış politikaları çerçevesinde çeşitli indirimler düzenledikleri bir pazardır ve havayolu şirketlerinin satış politikaları hedef kitlelerine yönelik olarak farklılık göstermektedir. Bu şartlara göre, uyguladıkları farklı satış politikalarıyla satışlarını arttırmaya yönelik havayolu şirketlerinin uyumlu eylem içinde olduklarını ve acenteler arasında ayrımcılık yaptıkları tespit edilememiştir. Tersine, acenteleri aracılığıyla bilet satışlarını arttırmak için ciddi bir rekabet içinde oldukları anlaşılmıştır. Sonuçta acenteler tarafından havayolu şirketlerine sunulan, dış hat uçak biletleri satış hizmetleri pazarında, havayolu şirketlerinin bir takım özel anlaşmalar yoluyla acenteler arasında ayrımcılık yaparak ISAD üyesi bazı IATA acentelerini zor duruma düşürdüğü iddialarını doğrulayan herhangi bir tespite ulaşılamadığından, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. ve 6. maddeleri kapsamında herhangi bir işlem tesisine gerek bulunmadığına karar verilmiş ve şikayet reddedilmiştir.

3.2.3. DHMİ'nin Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatları Tarifesi

30/10/2003 tarihli Rekabet Kurulu kararı³⁷ Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü (DHMI) "Yer Hizmetleri Çalışma Ruhsatları Tarifesi"nin ayrımcılığa ve pazara gi

36 1.8.2002 tarih ve 02-46/564-230 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

37 30.10.2003 tarih ve 03-70/843-365 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

riş engeline yol açtığı iddiası üzerine verilen karardır. Şikayetin konusu; yerli ve yabancı hava taşıyıcılarına yer hizmeti verebilmek için DHMİ'den (A) grubu çalışma ruhsatı almasının zorunlu olduğu, bu ruhsatı alabilmek için 15.000.000 ABD dolarının peşin olarak ödenmesi gerektiği, bu miktarın piyasaya giriş engeli yaratacak kadar yüksek olduğu, ayrıca bu ücretin piyasada faaliyet gösteren Havaş Yer Hizmetleri A.Ş. (Havaş)'den ve Çelebi Hava Servisi A.Ş. (Çelebi)'den alınmadığı, dolayısıyla ayrımcılık yapıldığı ve bu şirketlerin de çabaları sonucu piyasaya yeni bir şirketin giremediği, DHMİ'nin bu ücretlerde indirim yapmayarak piyasada oluşan kartelin devamını sağladığı iddialarıydı. İlgili ürün pazarı "havaalanlarında sunulan yer hizmetleri pazarı", ilgili coğrafi pazar "Türkiye'de kurulu sivil havaalanları" olarak tespit edilmiştir. Kurulun incelemesinde; 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun ücret tarifelerine ilişkin 37. maddesinde havaalanlarının kullanılması ve tesislerinden yararlanılması ve verilen hizmetlerin karşılığında alınacak ücretlerin yapılacak tarifelerle saptanacağı, bu tarifelerin Ulaştırma Bakanlığı'nın onayı ile yürürlüğe gireceği hükmü yer almaktadır. Bu çerçevede kamusal düzenlemenin bulunduğu iktisadi bir alanda faaliyet gösteren DHMİ'nin ihlal içerdiği iddia olunan eylemi yasadaki düzenlemenin bir sonucu olduğundan ve anılan teşebbüsün söz konusu fiyatlandırmaya bağımsız olarak karar verme imkanı bulunmadığından 4054 sayılı Kanun uyarınca bir işlem yapılamayacağı kanaatine varılmıştır. Buna göre Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü hakkında 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanununun 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına gerek bulunmadığına karar verilip şikayet reddedilmiştir.

3.2.4. TAV Grubunun Havaş'ın Hisselerini Devralması

6/7/2005 tarihinde Rekabet Kuruluna³⁸ TAV Yatırım Holding A.Ş., TAV Tepe Akfen Vie Yatırım Yapım ve İşletme A.Ş., TAV İşletme Hizmetleri A.Ş. ve TAV Hava Limanları Terminal İşletmeciliği A.Ş. (hepsi birlikte TAV Grubu) tarafından Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş. (HAVAŞ)'nin sermayesinin %60'ını temsil eden hisselerin devralınması işlemine izin verilmesi talebiyle başvurulmuştur. Bildirimi yapılan işlem Kurul tarafından 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkındaki Kanununun 7. maddesi ve bu Kanuna dayanılarak çıkarılan 1997/1 sayılı Tebliğ kapsamında incelenmiştir. İlgili ürün pazarları, "havalimanları yer hizmetleri pazarı", "şehir merkezleri havalimanları arası otobüsle yolcu taşıma hizmetleri pazarı" ve "havalimanları otopark işletmeciliği pazarı" olarak belirlenmiştir. İlgili coğrafi pazar; havalimanları yer hizmetleri pazarı için "Türkiye'de kurulu sivil havalimanları", şehir merkezleri havalimanları arası otobüsle yolcu taşıma hizmetleri pazarı için herbiri ayrı pazar olmak üzere, bu hizmetlerin sunulmakta olduğu "İstanbul, Ankara, İzmir, Antalya, Dalaman ve Bodrum'daki ilgili otobüs hatları", havalimanları otopark işletmeciliği pazarı için bu hizmetlerin sunulduğu "Ankara, Antalya ve Bodrum Havalimanları"dır. Yapılan değerlendirmeye göre, TAV grubu ilgili pazarlarda herhangi bir faaliyette bulunmadığından işlem sonucunda ilgili pazarlarda aktörlerin pazar gücünde önemli bir değişiklik olmayacaktır. Bununla birlikte TAV grubu Atatürk Havalimanının terminal hizmetlerini de sunduğundan, işlem sonucunda birbirini tamamlayan pazarlar olan Atatürk Havalı-

38 28.7.2005 tarih ve 05-49/704-191 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

manı yer hizmetleri pazarı ile Atatürk Havalimanı terminal hizmetleri pazarında dikey yoğunlaşma sözkonusu olacaktır. Ancak terminal hizmetlerinin Devlet Hava Meydanları İşletmesi tarafından düzenlenen bir hizmet olması ve yer hizmetlerinin de havayolu şirketinin tercihine bağlı olarak mevcut teşebbüslerden serbestçe alınabilmesi veya kendi kendine sunulabilen bir hizmet olması nedeniyle sözkonusu dikey yoğunlaşma 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun açısından rekabeti engelleyici bir güç oluşturmamaktadır. Bu nedenle bildiri yapılan işlem sonucunda ilgili pazarda hakim durum yaratılması veya mevcut bir hakim durumun güçlendirilmesi ve böylece rekabetin azaltılması sözkonusu olmayacaktır. Sonuçta Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.'nin %60 oranındaki hissesinin TAV Grubu tarafından devralınmasına izin verilmiştir.

3.2.5. THY'nın Acenteleri ile Yaptığı Sözleşmelere Muafiyet Veren Karar

Türk Hava Yolları A.O'nun acenteleri ile yaptığı sözleşmelere muafiyet verilmesi talebi ile Rekabet Kurumuna³⁹ başvurulmuştur. Avrupa Komisyonu tarafından 24.12.1962 tarih ve OJ 139 sayılı Avrupa Gazetesinde yayımlanan "Acentelerle Yapılan Tek Elden Satın Alma ve Dağıtım Anlaşmalarına İlişkin Bildiri" incelenmiştir. Ayrıca THY'nın Yolcu Genel Satış Acenteliği ve Yurtiçi Yetkili Yolcu Bilet Satış Acenteliği Sözleşmeleri rekabet kuralları açısından incelenmiştir. İnceleme sonucunda THY'nın havayolu taşımacılığı hizmetlerinin Türkiye piyasasında satışını gerçekleştirmekte olan ve pazarlama, rezervasyon ve bilet satış hizmetlerini sunan acenteler ile yapmış olduğu sözleşmelere göre, acentelerin işlemleri THY A.O adına ve/veya hesabına sonuçlandırdıkları ve THY A.O'na bağlı davrandıkları anlaşılmıştır. Acentelik sözleşmeleri 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun kapsamına girmediğinden menfi tespit belgesi verilmesine gerek olmadığına karar verilmiştir.

3.2.6. HAVAŞ'ın hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası

Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.(HAVAŞ)'nin havaalanları-şehir merkezi yolcu taşıma piyasasında aşırı fiyat uygulayarak ilgili piyasadaki hakim durumunu kötüye kullandığı iddiası ile Rekabet Kurumuna başvurulmuştur.

Yapılan görüşmeler ve toplanan bilgi ve belgelerin değerlendirilmesi sonucu; uçak ile seyahat eden veya edecek yolcuları havaalanları ile şehir merkezleri arasında karşılıklı ulaşımlarının sağlandığı toplu taşıma hizmetleri pazarında faaliyet gösteren HAVAŞ'ın bu görevini DHMİ'nin taşeronu olarak sözleşme ile yürüttüğü belirtilmiştir. Bu sözleşme Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY 22)'nin 11/c maddesinde yer alan şehirler ile havaalanları arasındaki düzenli yolcu taşıma işletmeciliği taleplere göre DHMİ tarafından düzenlenir hükmüne dayanılarak yapılmıştır ve yönetmeliğin yürütülmesinden DHMİ ile

39 13.07.1999 tarih ve 99-35/341-212 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

Ulaştırma Bakanlığı sorumludur. Toplanan verilerden ve maliyet-kar hesaplamalarından da aşırı fiyat uygulandığına dair bulgulara ulaşılamamıştır. Bu nedenlerle aşırı fiyat uygulayarak hakim durumun kötüye kullandığı sonucuna ulaşılamamış ve HAVAŞ hakkında soruşturma açılmasına gerek olmadığına karar verilmiştir .

4. SONUÇ

Küreselleşme, özelleştirme, liberalleşme, deregülasyon ve açık gökler anlaşmaları hava taşıma sektörünü yeni bir dönemin içine girmeye zorlamıştır. Bu yeni dönemde hava taşımacılığında rekabet artmaktadır. Artan rekabet ortamında dünya hava taşımacılığı pazarında Türk havayolu şirketlerinin yer alabilmesi, iç pazarın rekabetçi bir yapıda olması ve dünyadaki havayolu işbirliklerine katılım ile gerçekleşecektir.

Türkiye’de hava taşımacılığı sektöründe, iki yıl önce iç hatlarda THY dışında diğer özel havayolu şirketlerine uçuş hakkının verilmesiyle başlayan ve artan rekabet, kaliteyi artırırken fiyatları düşürmüştür. Liberalleşme çalışmalarının başlamasıyla yaşanan bu gelişme yıllardır arzulanan bir durumdur ve çalışmaların devam etmesi beklenmektedir. Liberalleşme çalışmalarının başarılı olabilmesi için bu süreç sırasında Avrupa Birliği’nde olduğu gibi rekabet hukukundan yararlanılmalı, Rekabet Kurumu’nun görüşleri alınmalı, AB’nin bu konudaki deneyimlerinden istifade edilmelidir.

AB’de 1987 yılında başlayan liberalleşme hareketiyle hava taşıma sektöründe rekabet hukuku kurallarını uygulamaya yönelik 3975/87, 3976/87, 1/2003 sayılı Konsey Tüzükleri ve 411/2004, 1617/93 sayılı Komisyon Tüzükleri çıkarılmıştır. Bu tüzüklerden 1/2003 ve 411/2004 sayılı Tüzükler geçerliliklerini devam ettirmektedirler.

Türkiye’de ise rekabet hukukunun hava taşımacılığı sektöründe uygulanmasına yönelik özel düzenlemeler yoktur, genel nitelikli düzenleme olan 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun yürürlüktedir. Hava taşımacılığı sektörüne yönelik rekabet kurallarını düzenleyen tüzüklerin uygulanmasını sağlayan usule ilişkin düzenlemelere 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun karşılık gelmektedir. Rekabet Kurulu kararlarını bu kanuna ve kanunun uygulanmasına yönelik olarak çıkarılan tebliğlere göre almaktadır. Önümüzdeki yıllarda Rekabet Kurumunun iç pazarda hizmet sunan ve sunacak olan özel havayolu işletmeleri arasındaki rekabet sorunlarının en aza indirilmesi için, AB’dekine benzer düzenlemelerin yapılması gerekebilecektir. Örneğin, havayolu işletmeleri arasındaki yolcu tarife fiyat listelerinin görüşülmesi veya tüketicinin yarar sağlayacağı ortak faaliyetlerin yapılması ile ilgili anlaşmalara muafiyet verilebilecektir.⁴⁰

40 03.03.1999 tarih ve 99-12/89-31 sayılı Rekabet Kurulu kararı

KAYNAKÇA

- Aslan İ.Yılmaz (1992).** Avrupa Topluluğu Rekabet Hukuku, T. İş Bankası Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayını, Ankara
- Aslan İ. Yılmaz (1998).** Avrupa Topluluğu Rekabet Hukuku Mevzuatı, Rekabet Kurumu
- Bael Van and Bellis (2005).** Competition Law of the European Community, Fourth Edition Kluwer Law International
- Blanco Luis Ortiz ve Houtte Ben Van (1996).** EC Competition Law in the Transport Sector, Clerendan Press, USA.
- Cheng-Jui Lu Angela, (2003)** International Airline Alliances:EC Competition Law/US Antitrust Law and International Air Transport, Kluwer Law International,
- Ekdı Barış, Öztürk E.Ebru, Ünlü Hasan Hüseyin, Ünlüsoy Kürşat ve Çınaroğlu Serpil,** “Rekabet Kuralları ile Uyumlu Olmayan Mevzuat Listesi (I)” Rekabet Dergisi Sayı 9, Ocak şubat mart 2002.
- Gerede Ender,** Uç Türkiye Uç: İç hat havayolu taşımacılığındaki gelişmeler, www.dunya-gazetesi.com.tr , 5 Ocak 2004 tarihli internet sayfası
- Giemulla Elmar, Schmid Ronald, Mölls Walter, (1998).** European Air Law, Kluwer Law International,
- GOH I.(1997).** European Air Transport Law and Competition, John Willey&Sons, England.
- Greaves Rosa (2000).** EC Transport Law, European Law Series, Pearson Education Limited, England
- Hassu Metin, (2004).** Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü, Ankara, Rekabet Kurumu Yayını.
- İzer Doğan Ahmet, (2002).** Air Transportation Policy of European Union and Turkey, Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi,
- Tekinalp Ünal, Tekinalp Gülören (2000).** Avrupa Birliği Hukuku, İstanbul, Genişletilmiş 2. bası, s.434
- Verhellen Gert, Köksal Tunay (2002).** Avrupa Birliği'nin Rekabet Politikası ve Türkiye'nin Uyumu, İktisadi Kalkınma Vakfı, İstanbul,

DPT (2001). Havayolu Ulaştırması Alt Komisyonu Raporu, <http://ekutup.dpt.gov.tr/ulas-tirm/>

www.ubak.gov.tr

www.shgm.gov.tr

www.rekabet.gov.tr

www.airporthaber.com

www.oib.gov.tr

www.abgs.gov.tr

www.eu.int

www.thy.com.tr

www.dunyagazetesi.com.tr

www.milliyet.com.tr

13.2.2001 tarih ve 01-08/73-21 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

29.12.2005 tarih ve 05-88/1226-356 sayılı rekabet kurulu kararı

8.1.2004 tarih ve 04-01/10-7 sayılı Rekabet Kurulu kararı

30.7.2004 tarih ve 04-50/678-172 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

13.1.2005 tarih ve 05-05/23-11 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

11.3.2005 tarih ve 05-14/159-56 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

1.8.2002 tarih ve 02-46/564-230 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

03.03.1999 tarih ve 99-12/89-31 sayılı Rekabet Kurulu kararı

13.07.1999 tarih ve 99-35/341-212 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

30.10.2003 tarih ve 03-70/843-365 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

28.7.2005 tarih ve 05-49/704-191 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

1.8.2002 tarih ve 02-46/564-230 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

Council Regulation 3975/87 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector, OJ 1987 L374/1

Council Regulation 3976/87 on the application of Article [81(3)] of the treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector, OJ 1987 L374/9

Council Regulation no.141/62 Exempting Transport from the Application of Council Regulation No.17.(1959-1962) OJ Spec.Ed.291.

Council Regulation no.17/62 First Regulation Implementing Article 85 and 86 of the Treaty. (1959-1962) OJ Spec.Ed. 87.

Council Regulation no. 4261/88 on the complaints, Applications and Hearings Provided for in Council Regulation No.3975/87 Laying down the Procedure for the Application of the Rules on Competition to Undertakings in the Air Transport Sector. (1988) OJ L376/10.

Council Regulation 411/2004 repealing Regulation 3975/87 and amending Regulations 3976/87 and 1/2003 in connection with air transport between the Community and third countries, OJ 2004 L68/1. 6.3.2004.

Commission Regulation 1617/93 on the application of Article [81(3)] of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices concerning on joint planning and coordination of schedules, joint operations, consultations on passenger and cargo tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports, OJ 1993 L155/18

Council Regulation No.4064/89 on the Control of Concentrations between Undertakings (1990) OJ. L257/14

Council Regulation (EC) No.139/2004 of 20 January 2004 on the control of concentrations between undertakings (the “Merger Regulation”), OJ 2004 L24/1.

Council Regulation (EC) No.1/2003 of December 2002, OJ L 1, 4.1.2003

Draft Commission Regulation on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices concerning consultations on passenger tariffs on scheduled air services and slot allocation at airports. OJ 18.2.2006/C 42/15

Press Release C(04)113 of 20 April 2004

Press Release IP(03)806 of 5 June 2003

2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, RG 19/10/1983, Sayı:18196

4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun RG 13.12.1994, Sayı: 22140

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun RG 18.11.2005,
Sayı:25997