



**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI**

---

**TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ HAVA  
TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE REKABET HUKUKU  
KURALLARININ VE UYGULAMALARININ  
KARŞILAŞTIRILMASI**

---

**AVRUPA BİRLİĞİ UZMANLIĞI TEZİ**

**Mehmet Sefa CEYHAN, Avrupa Birliği Uzman Yardımcısı**

**DIŞ İLİŞKİLER VE AVRUPA BİRLİĞİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

**Mart, 2018**

**ANKARA**





**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI**

---

**TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ HAVA  
TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE REKABET HUKUKU  
KURALLARININ VE UYGULAMALARININ  
KARŞILAŞTIRILMASI**

---

**AVRUPA BİRLİĞİ UZMANLIĞI TEZİ**

**Mehmet Sefa CEYHAN, Avrupa Birliği Uzman Yardımcısı**

**DIŞ İLİŞKİLER VE AVRUPA BİRLİĞİ GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

**Serkan ÇELİK, Daire Başkanı**

**Mart, 2018**

**ANKARA**

**Görev Yaptığı Birim:** Dış İlişkiler ve Avrupa Birliği Genel Müdürlüğü  
**Tezin Teslim Edildiği Birim:** Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

**T.C.**  
**ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI**

Mehmet Sefa CEYHAN tarafından hazırlanan ve sunulan “Türkiye ve Avrupa Birliği Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının ve Uygulamalarının Karşılaştırılması” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

Serkan ÇELİK  
Daire Başkanı

.././....

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Avrupa Birliği Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan:	
Üye:	
Üye:	
Üye:	
Üye:	
Tarih:	

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur

## ÖZET

### TÜRKİYE VE AVRUPA BİRLİĞİ HAVA TAŞIMACILIĞI SEKTÖRÜNDE REKABET HUKUKU KURALLARININ VE UYGULAMALARININ KARŞILAŞTIRILMASI

CEYHAN, Mehmet Sefa  
Avrupa Birliği Uzmanlığı Tezi  
Danışman: Serkan ÇELİK  
Mart 2018, 99 sayfa

İkinci Dünya Savaşı'nın ardından ticaretin önündeki duvarların ortadan kalkmaya başladığı yeni bir ekonomik düzen ortaya çıkmıştır. Bu durum, işletmelerin hem ulusal hem de uluslararası rakipleriyle sürekli rekabet halinde olmalarına zemin hazırlamıştır. İşletmelerin uluslararası pazarlara girmesi ile birlikte her sektörde yoğun bir rekabetin yaşandığı günümüz sistemi oluşmuştur.

Bu gelişmelere bağlı olarak sivil havacılık sektörü de önemli bir dönüşüm süreci geçirmiştir. Sivil havacılık sektörünün gerçekleştirdiği bu dönüşümde hiç şüphesiz uçak teknolojisindeki gelişim, yolcuların havayolunu benimsemeye başlaması, havalimanlarının çoğalması ve havalimanı altyapılarının güçlendirilmesi önemli bir yer tutmuştur. Ancak, ilk olarak 1978 yılında Amerika Birleşik Devletleri'nde (ABD) başlayan deregülasyon hareketlerinin daha sonra Avrupa Birliği'ne (AB) yayılması dünya sivil havacılığında önemli bir dönüm noktası olmuştur. Serbestleşme hareketleri sayesinde pazara birçok yeni havayolu şirketi girmiş, bayrak taşıyıcı şirketlere karşı güçlü rakipler ortaya çıkmış ve havacılık sektörü ülke ekonomilerinde önemli pay sahibi olmaya başlamıştır.

Günümüzde birçok önemli aktörün olduğu yeni havacılık düzeninde rekabetçi bir yapının kurulması ve işlerliğinin sağlanması amacıyla rekabet kurallarının etkin bir şekilde uygulanması kaçınılmaz hâle gelmiştir. Bu kapsamda havacılığa yönelik rekabet kuralları kusursuz bir iç pazar oluşturma amacı içerisindeki AB'de başarılı bir şekilde uygulanmaya çalışılmıştır. Son 20 yılda önemli bir büyüme gerçekleştiren Türk havacılık sektöründe de rekabet kurallarının uygulanması söz konusu başarının sürdürülebilmesi açısından büyük önem arz etmektedir.

Bu çalışmada, AB'nin havacılık sektöründe uyguladığı rekabet hukuku kuralları, ilgili AB düzenlemeleri ve AB Rekabet Otoritesi kararları kapsamında incelenmiştir. AB'ye tam üyelik hedefi olan Türkiye'nin de havacılık sektöründeki rekabete yönelik düzenlemeler, ilgili Türk mevzuatı ve Rekabet Kurulu kararları ışığında ortaya konulmuştur. Tez çalışmasında sonuç olarak Türk ve AB Hukuk sistemlerinde ve uygulamalarında farklılıklara değinilerek, Türk havacılığında AB'ye uyum kapsamında nasıl daha rekabetçi bir yapı oluşturulabileceğine yönelik tavsiyelerde bulunulmuştur.

## ABSTRACT

### COMPARISON OF COMPETITION LAW AND PRACTICES IN AIR TRANSPORT SECTOR OF TURKEY AND EUROPEAN UNION

CEYHAN, Mehmet Sefa  
European Union Expertise Dissertation  
Advisor: Serkan ÇELİK  
March 2018, 99 page

After World War II, a new global economic order begun to emerge, where the walls in front of the trade have began to collapse. This situation forced enterprises to be in constant competition with both national and international competitors. With the emergence of many enterprises in the international market, today's intense competition system has been formed in every sector.

In parallel with this rapid development, the civil aviation sector has also undergone an important transformation process. Higher progress of aircraft technology, adoption of airlines by passengers, increase of airports and strengthening of airport infrastructures has played a key role in the development process of civil aviation sector. However, deregulation movements, first started in the United States of America (USA) in 1978, later expanded to the European Union (EU) was an important milestone in global civil aviation sector. With the liberation movements, many new airline companies entered into the market, powerful rivalries emerged against flag carrier companies and aviation sector have been started to have a significant share in the countries' economy.

It has become inevitable to enforce competition rules in order to ensure for the purpose of establishing a particular system and provide the competitive structures' operation in the new aviation scheme which there is important competitors. In this context, the competition rules for aviation have been tried to be successfully implemented in the EU which aims to create a perfect domestic market. Implementation of the competition rules in the Turkish civil aviation sector, which has achieved an unpredictable growth in the last 20 years, is of great importance in terms of sustainability of this success.

In this dissertation, it has analysed scope of decisions of European Union Competition Authority and EU Regulations related to competition rules applied in EU Aviation Sector. How to be regulated competitive structure of Turkish Aviation Sector that would be aim to EU full membership has also been put forward in the light of the Turkish Laws and decisions of Competition Board. As a result of the dissertation, the solutions of how to create a more competitive structure within the scope of harmonization with the EU in Turkish aviation has been analysed by the cite differences between the Turkish and EU legal systems and practices.

## TEŞEKKÜR

Tez alıőmam boyunca sürekli yanımda olarak alıőmama yn vermeme sağlayan ve kendisini hayat boyunca unutmayacağım danıőmanım rahmetli Serkan ÇELİK'e, desteklerini esirgemeyen Daire Baőkanım Umut DEMİRCİ'ye, bilgi ve tecrübesiyle tezime katkılar sunan Dr. Őeref TABAK'a, tez yazma sürecimde emekleri olan mesai arkadaőlarıma, hayatım boyunca her koőulda yanımda olan anneme teşekkür ederim.

Mart 2018

Mehmet Sefa CEYHAN

## **BEYAN**

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimidaki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmamda bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan eder, tezimle ilgili yaptığım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

19.03.2018

Mehmet Sefa CEYHAN

Avrupa Birliği Uzman Yardımcısı



## İÇİNDEKİLER

<b>ÖZET</b> .....	i
<b>ABSTRACT</b> .....	ii
<b>TEŞEKKÜR</b> .....	iii
<b>BEYAN</b> .....	iv
<b>TABLO LİSTESİ</b> .....	vii
<b>ŞEKİL LİSTESİ</b> .....	viii
<b>KISALTMALAR</b> .....	ix
<b>1. GİRİŞ</b> .....	1
<b>2. REKABET NEDİR? REKABET KURALLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE DÜNYADA GELİŞİMİ</b> .....	5
2.1. Rekabet Kuralları Neden Ortaya Çıkmıştır? .....	5
2.2. Rekabet Hukukunun Dünyada Gelişimi .....	7
2.2.1. ABD’de rekabet hukukunun gelişimi .....	7
2.2.2. AB’de rekabet hukukunun gelişimi ve mevcut rekabet hukuku sistemi .....	9
2.2.3. Türkiye’de rekabet hukukunun gelişimi ve mevcut rekabet hukuku sistemi .....	16
<b>3. REKABETİ ENGELLEYEN UYGULAMALARIN TÜRK VE AB HUKUKUNA YANSIMALARI</b> .....	21
3.1. Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Teşebbüs Birliği Kararları .....	21
3.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması .....	26
3.3. Birleşme ve Devralmalar .....	28
3.4. Devlet Destekleri .....	31
<b>4. AB REKABET KURALLARININ SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNE UYGULANMASINI SAĞLAYAN TEMEL DÜZENLEMELER</b> .....	35
4.1. AB Hava Taşımacılığı Sektörü ve Serbestleşme Süreci .....	35
4.2. AB Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Kurallarının Uygulanması .....	39
4.3. Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabeti Düzenleyen Tüzükler .....	41
4.3.1. 3975/87 ve 3976/87 sayılı Konsey Tüzükleri .....	41
4.3.2. 411/2004 ve 487/2009 sayılı Konsey Tüzükleri .....	43
4.3.3. 95/93 sayılı topluluk havalimanlarında slot tahsisi için ortak kurallar hakkında Konsey Tüzüğü’nün incelenmesi .....	45
4.3.4. Yer hizmetlerine yönelik 96/67 sayılı Direktif ve diğer ilgili düzenlemeler .....	49
4.3.5. Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerine ilişkin 80/2009 sayılı Tüzük ve ilgili düzenlemeler .....	51
4.3.6. AB havacılık sektöründe birleşme ve devralmalar .....	53
4.3.7. AB havacılık sektöründe devlet destekleri .....	59

<b>5. TÜRK HAVACILIK SEKTÖRÜNDE MEVCUT REKABETÇİ YAPI VE TÜRK MEVZUATININ AB HAVACILIK REKABETİ DÜZENLEMELERİNE UYUM DURUMU</b> .....	64
5.1. Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Gelişimi ve Rekabet Ortamının Oluşturulması .....	64
5.2. Türkiye’de Yer Hizmetleri Konusunda Uygulama .....	69
5.3. Türkiye’de Slot Tahsisleri Bakımından Uygulama.....	72
5.4. Türkiye’de Hava Taşımacılığı Sektöründe Birleşme-Devralmalara ve İşbirliklerine Yönelik Uygulamalar .....	76
5.5. Türkiye’de Hava Taşımacılığı Sektöründe Devlet Yardımlarına Yönelik Uygulama...	80
<b>6. TARTIŞMA VE SONUÇ</b> .....	84
<b>KAYNAKÇA</b> .....	91
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	99

## **TABLO LİSTESİ**

Tablo 2.1:	Avrupa Birliği Kurucu Antlaşmaları.....	10
Tablo 5.1:	2016 Yılı Dünya Havayolu Yolcu Sıralaması.....	67
Tablo 5.2:	Türk Hava Yolları Ortaklık Yapısı.....	75

## ŞEKİL LİSTESİ

Şekil 2.1:	Avrupa Birliği Hukukunun Kaynakları.....	11
Şekil 2.2:	Rekabet Kurulu Kararlarının Kapsam, Sonuç ve Niteliklerine Göre Dağılımı.	18
Şekil 2.3:	2017 Yılı Rekabet Kurulu Tarafından Verilen Para Cezaları.....	19
Şekil 4.1:	2015 Yılı Temmuz Ayı Yunanistan Havacılık Sektörü Koltuk Kapasitesi.....	59
Şekil 5.1:	Türkiye'nin Toplam Havayolu Yolcu Trafiği .....	66
Şekil 5.2:	Türkiye'nin Dünya ve Avrupa'daki Havayolu Yolcu Payları.....	67
Şekil 5.3:	2012-2016 Yılları Arasında Türkiye'nin Genel Havalimanı Yolcu Grafiği....	68

## KISALTMALAR

<b>AB</b>	:	Avrupa Birliği
<b>ABİA</b>	:	Avrupa Birliğinin İŖleyiŖi Hakkında Antlaşma
<b>ABD</b>	:	Amerika BirleŖik Devletleri
<b>ABAD</b>	:	Avrupa Birliği Adalet Divanı
<b>ASEAN</b>	:	Association of Southeast Asian Nations (Güneydoğu Asya Uluslar Birliği)
<b>ATAD</b>	:	Avrupa Topluluğu Adalet Divanı
<b>BM</b>	:	BirleŖmiŖ Milletler
<b>CRS</b>	:	Computerized Reservation System (Bilgisayarlı Rezervasyon Sistemleri)
<b>DDİDK</b>	:	Devlet Desteklerini İzleme ve Denetleme Kurulu
<b>DHMİ</b>	:	Devlet Hava Meydanları İŖletmesi Genel Müdürlüğu
<b>IATA</b>	:	International Air Transport Association (Uluslararası Hava TaŖımacılıđı Birliği)
<b>ICAO</b>	:	International Civil Aviation Organization (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü)
<b>NUTS</b>	:	No-menclature of Territorial Units for Statistics (İstatistiki Bölgesel Birimler Sınıflandırması)
<b>OECD</b>	:	Organisation for Economic Cooperation and Development (Ekonomik Kalkınma ve İŖbirliđi Örgütü)
<b>RKHK</b>	:	Rekabetin Korunması Hakkında Kanun
<b>SHGM</b>	:	Sivil Havacılık Genel Müdürlüğu
<b>SHK</b>	:	Türk Sivil Havacılık Kanunu
<b>SHY-22</b>	:	Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği
<b>THY</b>	:	Türk Hava Yolları

**TTK** : Türk Ticaret Kanunu

**USD** : Amerikan Doları

## 1. GİRİŞ

Rekabet kavramını genel olarak, “aynı alanda iş gören kişiler ve/veya kuruluşlar tarafından en güçlü ve en başarılı olmak gibi aynı amaçlara ulaşmada karşılıklı yarış, mücadele hali şeklinde” tanımlayabiliriz (Kaymakçı, 2006, s.6). İnsanlığın varoluşundan bu yana yaşamın içerisinde olan rekabet olgusu kelime anlamı olarak ilk bakışta olumsuz bir kavram olarak algılansa da insanlığın bugünkü noktaya erişmesinde önemli bir yere sahiptir. Toplum ve devlet yapılarının gelişim sürecinde rekabetin sınırsız ve kuralsız olmasının olumsuz etkilerinin görülmesi ile birlikte rekabetçiliğin belirli kurallara bağlanmasının gerekliliği anlaşılmıştır. Ancak, rekabetin sistemli bir şekilde kurallar bütünü haline dönüşmesi uzun bir süreç içerisinde gerçekleşmiştir. Bu çerçevede, 1890’lı yılların başında ABD’de tröstleşme<sup>1</sup> eğilimlerinin artmasıyla birlikte rekabetin korunmasına yönelik ilk kurallar ortaya çıkmıştır (Ünay, 2002, s.15-16).

İlk olarak ABD’de ortaya çıkan rekabet kurallarının II. Dünya Savaşı’nın ardından güçlü ekonomilerin ve sanayileşmenin yaygınlaşmasıyla Avrupa’da da uygulanma ihtiyacı doğmuştur. Ekonomik, sosyal ve idari boyutu olan bu kuralların uygulanmasıyla birlikte hem devlet ekonomisinde etkinliğin sağlanması hem malların daha ucuza mal edilmesi hem de tekelleşmenin önüne geçilerek Orta Çağdaki gibi feodal zenginlerin siyasi yapının işlerine müdahale etmesinin önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Ayrıca, rekabeti koruyucu amaçlı tedbirlerin ilk ve doğrudan etki doğurduğu kesim işletmeler olsa da rekabet hukuku sisteminin doğmasını sağlayan ve bu düzenden en çok yararlanan tüketicilerdir. Tüketiciler açıkça anılmasa da rekabet kanunlarının gizli amaçlardan birisi ve belki de en önemli amacı tüketicinin korunmasıdır (Eğerci, 2005, s.9).

Günümüzde toplumların gelişiminde etkileşimin ve insan hareketliliğinin önemi oldukça büyüktür. Etkileşimi ve mesafelerin en aza indirgenmesini sağlayan en önemli araç ise ulaşımdır. Devletler ekonomilerinin gelişiminde büyük etkisi olan ulaştırma ağlarını güçlendirmek amacıyla bu alanda birçok yatırım gerçekleştirmektedir. Ulaştırma modları

---

<sup>1</sup> Bir ekonomide serbest ticareti sınırlamak veya ortadan kaldırmak gayesiyle piyasaya hâkim olmak düşüncesiyle meydana getirilen işletmeler arası birleşmelerdir.

arasında son yıllarda en çok atılım gösteren sektör ise havacılık sektörüdür. Havacılık teknolojisindeki gelişim, yeni havalimanlarının yapılması, zamandan tasarruf sağlaması ve en uzak noktaları erişilebilir kılması insanların hava ulaşımını daha çok tercih etmesini sağlamıştır.

Dünyada sivil havacılık sektörünün hızlı bir şekilde büyümesi, pastadan pay almaya çalışan birçok havayolu şirketinin ortaya çıkmasına neden olmuştur. Öncelikle ABD, daha sonra AB havacılığın ekonomilerinde önemli bir yer tutmaya başlaması nedeniyle sektöre özgü rekabet kuralları ortaya koyarak, rekabeti bozucu olası hareketlerin önüne geçmeyi amaçlamışlardır. Bu çerçevede, havacılık sektöründe etkin rekabetin sağlanması ve tüketicinin korunması için rekabet kurallarının uygulanması önemli bir gereklilik haline gelmiştir.

Türkiye ise, hem sivil havacılık sektöründe hem de rekabet hukuku alanında son yıllarda büyük gelişim göstermiştir. Türk havacılık sektörü özellikle son 15 yılda yeni havalimanlarının inşa edilmesi, ekonomideki canlanma ve 2003 yılında iç hatların da özel havayolu şirketlerine açılmasıyla büyük bir atılım gerçekleşmiştir<sup>2</sup>. Pazarda birçok büyük şirketin yer aldığı Türk havacılık sektörünün rekabetçi yapısı 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (RKHK) ve Rekabet Kurulu kararları çerçevesinde sağlanmaya çalışılmaktadır.

Türkiye'nin AB'ye katılım müzakerelerini sürdüren bir ülke olması ve buna bağlı olarak mevzuat uyum yükümlülüğü altında bulunması AB düzenlemelerinin yakın takibini gerektirmektedir. Rekabet hukuku uygulamalarının ve pazara girişi düzenleyen kuralların AB ve Türk havacılık sektörüne yansımaları mevcut çalışmada üzerinde durulan temel konu olarak dikkat çekmektedir.

---

<sup>2</sup> Ulaştırma Bakanlığı'nın özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda uçuş yapabilme izni veren uygulamanın başlaması ile 20 Ekim 2003 tarihinde ilk yurt içi seferi yapılmıştır. İç hatlarda uçuş izni alan üç havayolu işletmesi Onur Havayolları, Fly Havayolları ve Atlas Havayolları ilk yılında 9.097 uçuş gerçekleştirip, 1.484.220 yolcu taşımışlardır.



## 1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı

Bu tez çalışması ile AB rekabet hukuku mevzuatının hava taşımacılığı sektöründe uygulanması, AB havacılık sektöründeki rekabetçi yapı ve AB'nin havacılık sektörüne yönelik rekabet mevzuatı ile ülkemizin bu alandaki farklılıklarının ortaya konulması amaçlanmaktadır.

Bilindiği üzere, katılım müzakereleri kapsamında 14 Numaralı Taşımacılık Faslına ilişkin tarama sonu raporu henüz iletilmemiş olup fasla ilişkin görüşmeler Konsey'de devam etmektedir. Bu çerçevede fasıl, Ek Protokol'ün tüm üye ülkelere teşmil edilmemesi nedeniyle müzakereye açılması engellenen fasıllardan birisidir<sup>3</sup>. Bu aşamada, AB havacılık sektöründeki rekabet yapısı ve ortamını düzenleyen kurallar ile farklılıkların ortaya konulmasının, 14 Numaralı Taşımacılık Faslına açılması halinde yapılacak çalışmalara katkı sağlaması amaçlanmaktadır. Aynı zamanda, AB-Türkiye Kapsamlı Hava Taşımacılığı Anlaşması Müzakerelerinin devam ettiği bir dönemde, rekabete yönelik temel AB düzenlemelerinin ele alınmasının müzakere sürecine katkı sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Bu tezin birinci bölümü olan "Giriş" bölümünde, rekabet kavramından yola çıkılarak tezin genel kapsamına ve amacına değinilecektir.

Tezin ikinci bölümünde rekabet kurallarının ortaya çıkışı ile ABD, AB ve Türkiye'deki mevcut rekabet kurallarının gelişimi üzerinde durulacaktır.

Tezin üçüncü bölümünde, rekabeti engelleyen uygulamalar açıklanarak teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararları, hâkim durumun kötüye kullanılması, birleşme ve devralmalar ve devlet destekleri uygulamalarının AB ve Türk rekabet sistemindeki yeri ortaya konulacaktır.

Tezin dördüncü bölümünde, öncelikle AB havacılık sektörünün rekabetçilik açısından mevcut durumu hakkında bilgi verilerek AB rekabet düzenlemeleri üzerinden sektördeki mevcut durum açıklanmaya çalışılacaktır.

---

<sup>3</sup> <http://www.ab.gov.tr/79.html>

Tezin beşinci bölümünde, Türk havacılık sektörünün rekabetçilik açısından mevcut durumu ve Türk mevzuatının AB havacılık rekabeti düzenlemelerine uyum durumu değerlendirilecektir.

Son bölümde olan altıncı bölümde ise, çalışma sonucuna yönelik genel bir değerlendirme yapılacaktır.

## 2. REKABET NEDİR? REKABET KURALLARININ ORTAYA ÇIKIŞI VE DÜNYADA GELİŞİMİ

Bu bölümde; rekabet kavramının tanımı, dünyada rekabet kurallarının ortaya çıkışı ve gelişimi üzerinde durulacaktır. Rekabet kavramının tam olarak anlaşılması günümüzde rekabet kurallarına atfedilen önemin anlaşılmasına katkı sağlayacaktır.

### 2.1. Rekabet Kuralları Neden Ortaya Çıkmıştır?

Rekabet kavramı en geniş anlamda, “kıt kaynakları paylaşmak ya da bir ödül elde etmek amacıyla belli kural ve kıstaslar çerçevesinde insani temel hakların garantiye alındığı ve hiçbir ayrıcalığın yapılmadığı bir ortamda birden fazla oyuncu arasında oynanan oyun veya bir yarış” olarak ifade edilebilmektedir (Türkkan, 2005, s.30). Mevcut tanım göz önünde bulundurulduğunda rekabetin bazı unsurları olduğu görülmektedir. Bunlar; herkesin ulaşmak istediği bir amacın olması, kural ve kısıtlamaların varlığı, temel özgürlüklerin ve insan haklarının garanti altına alınması, hiç kimsenin veya kurumun ayrıcalıklı bir konumda olmaması ve son olarak da oyuncu sayısının birden fazla olmasıdır<sup>4</sup>. Bu kapsamda, rekabetin iyinin kötünden ayıklanmasını sağlayan bir araç olduğu düşünüldüğünde, kötünün iyiye üstünlük sağladığı bir ortamda rekabetin olmadığı veya haksız ve eksik rekabet hallerinden birinin olduğu söylenebilir.

İnsanoğlu varoluşundan bu yana toplumsal yapı içerisinde kendine yer edinmiştir. Toplumsal bir içgüdüyle doğmasa da şartlar insanoğlunu bir şekilde toplumsallaşmak zorunda bırakmıştır (Yakupoglu, 2013a, Rekabet Kurumu Perşembe Konferansları).

Toplumsallaşmak zorunda kalınması ise daha iyi yaşam şartları yakalayabilmek için toplumsal iş bölümünün gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu döngü sonucunda, insanlar bireysel tutumlarını bir yana bırakarak toplumsal kurallara ve dayanışmaya dayalı bir hayat sürmeye başlamıştır. Toplum sistemine uyum sağlamak amacıyla insanlar her ne kadar kendilerini merkeze alan duyguları bastırmaya çalışsa da “sahip olma ve üstün olma” arzusu varlığını her

---

<sup>4</sup> <http://www.rekabetderneği.org/rekabethakkında.htm>

zaman devam ettirmiştir. Bu açıdan tarih boyunca işbirliğinin açık, rekabetin ise gizli sürdürüldüğü fiili bir durum ortaya çıkmıştır (Yakupoglu, 2013b, Rekabet Kurumu Perşembe Konferansları). Güce sahip olma arzusunun içeren saldırganlık durumu insanlık tarihinde belirli bir devlet düzeninin olmadığı zamanlarda büyük balığın küçük balığı yemesi şeklinde gerçekleşmişse de rekabetin belirli kurallara bağlanması gerektiği insanlığın uzun deneyimleri sonucunda anlaşılmıştır. İlk kez M.Ö. 2100 dolaylarında Babil’de Hammurabi Yasalarında tekeli davranışların cezalandırılmasıyla başlayan rekabet kurallarına (Ilıcak, 2003a, s.2) olan ihtiyaç modern devlet düzenlerinin temellerinin atılmasıyla birlikte daha da artmış ve gelişerek günümüzdeki sistemli yapısına kavuşmuştur.

Günümüz sisteminin gitgide daha çok mücadeleyi gerektirmesi her anlamda rekabetçi bir yapıyı teşvik etmektedir. Devamlı olarak girişimciliği ve bir şekilde başkalarına üstünlük sağlamayı gerekli kılan sistemde saldırganlık sistemin çökmesine yol açacak boyutlara ulaştığı zaman sistem yine kendi oluşturmuş olduğu kurallar ve kurumlar aracılığıyla duruma müdahale eder. Sistemin bu müdahalesine gerekçe olarak da devlet için anayasa ne ise, bir ekonominin hayatiyeti için rekabet düzeninin eş değer olması ileri sürülmektedir (Topçuoğlu, 2001a, s.3). Bu kapsamda, Anayasayı korumak amacıyla devlet nasıl bazı araçlarla müdahale edebiliyorsa ekonomik düzeni sağlamak amacıyla da devletin rekabet sistemine müdahale etmesi olağan görülmelidir. Ancak, devletin piyasa düzenine müdahalelerinde hem rekabetçiliği hem de ekonomik bütünlüğü korumaya yönelik denge çok iyi ayarlanmalıdır.

Devletin sisteme hiç karışmadığı tam rekabetçi bir yapı olması halinde insanların birbirlerine güvenin olmadığı, üstünlük sağlamak amacıyla sömürünün yaygınlaştığı bencil bir ortam ortaya çıkacaktır. Tam tersi bir durum göz önünde bulundurulduğunda ise, rekabetin olmadığı bir ortamda ilerlemenin sağlanması için çaba sarf etmeyen, ekonomik refahın fazla olmadığı ve iyi ile kötünün farkının ayırt edilemediği bir ortam oluşacaktır. Bu durumda sistemin bir yandan rekabete yönlendirdiği bir yandan da sürekli kontrol altına almaya çalıştığı çelişkili bir sistem ortaya çıkmaktadır.

Bu çerçevede, rekabeti belirleyen kuralların sağlam temellere dayandırılarak oluşturulması hem toplumsal huzur hem de devlet ekonomisinin etkinliği açısından önem arz etmektedir. 4054 sayılı RKHK gerekçesinde belirtildiği üzere, piyasa ekonomilerinde işliğin

sağlanması ve korunması için uygulanan ekonomik politikanın temel ve merkezi unsuru rekabettir. Başka bir deyişle, rekabet, ancak piyasa ekonomisi ile bir varlığa sahiptir ve piyasa ekonomisinin işlerliği, sağlıklı bir rekabet ortamının mevcudiyetine bağlıdır<sup>5</sup>. Bu sağlam rekabet ortamının oluşturulabilmesi için de piyasanın çok iyi bir şekilde değerlendirilmesiyle oluşturulan rekabet kurallarının varlığı büyük önem arz etmektedir.

## **2.2. Rekabet Hukukunun Dünyada Gelişimi**

### **2.2.1. ABD’de rekabet hukukunun gelişimi**

Rekabet hukukunun dünyadaki gelişimi incelendiğinde, diğer hukuk dalları kadar eskiye dayanan bir hukuk dalı olmadığı görülmektedir. Rekabetçilik her ne kadar insanlığın topluluk halinde yaşamaya başlamasıyla etkisini gösterse de sistemli bir şekilde rekabet kurallarının ortaya çıkması, ekonomik sistemlerin ve toplumda güçlü grupların ortaya çıkması ile olmuştur.

1860’lı yılların başında patlak veren Amerikan iç savaşının ardından ABD tam birlik sağlayarak sanayileşme ve üretimde büyük bir atılım gerçekleştirmiştir. Üretim, dağıtım ve pazarlamada güçlü bir yapının oluşmasıyla üretim maliyetleri düşerek mal ve hizmet piyasası müthiş bir ivme yakalamıştır. Ancak bu durum mevcut firmaların güçlerini daha da arttırarak uluslararası bir yapıya kavuşmalarını sağlarken pazara yeni girecek firmalar açısından zorlu bir durum oluşturmuştur. Bu kapsamda ilk olarak, şirketlerin birleşmesi veya piyasaya girmeye çalışan şirketlerin güçlü şirketler tarafından satın alınması yoluna gidilmiştir. Rekabetin olumsuz etkilerinden kaçınmak isteyen firmaların çareyi tröstleşmede<sup>6</sup> araması rekabet kurallarının oluşturulması gerekliliğini yavaş yavaş ortaya çıkarmıştır.

ABD’de başlayan tröstleşme eğilimleri akaryakıt, şeker, pamuk gibi ürünlerin yanı sıra demiryolları taşımacılığında demiryolu şirketlerinin teşvikler ve imtiyazlar elde etmesiyle

---

<sup>5</sup> <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Kanunun-Genel-Gerekçesi>

<sup>6</sup> "Tröst", mal ve hizmetlerin üretim, dağıtım ve fiyatlarına ya da daha genelde piyasaya hâkim olmak amacıyla teşebbüslerin ekonomik ve hukuksal bağımsızlıklarını kaybederek, tek bir teşebbüs halinde birleşmek suretiyle oluşturdukları birliktir. Sherman Kanunu ile "antitröst" kavramı biri diğerinin yerine geçecek şekilde kullanılmakla birlikte, tekel uygulamaları da sözü edilen kanunla yasaklanmaktadır. Bu yüzden antitröst kavramı, rekabet hukukunun konusuna giren bütün rekabet sınırlamalarını kapsayacak genişlikte kullanılmaktadır.

devam etmiştir. İşletmelerin gizli anlaşmalarla hâkimiyetlerini daha da güçlendirmeleri, küçük ölçekli işletme sahiplerini ve çiftçileri harekete geçirmiştir (Devlet Planlama Teşkilatı, 2000a, s.6-7). Son olarak ülkenin ağır sanayisinin temelini oluşturan petrol ve demir-çelik sektörünün de, J.D.Rockefeller ve J.P. Morgan gibi dev şirketlerin eline geçmesiyle birlikte tröstleşme karşılığı sadece çiftçilerle ve küçük işletme sahipleriyle sınırlı kalmayıp genele yayılmaya başlamıştır. Görüldüğü üzere, 19. yüzyılın son çeyreğinde Amerika’da kapitalizm, kapitalizmin ileri aşaması olan şirket kapitalizmi aşamasına geçmiştir. Sorun ise, daha önceden olduğu gibi, yalnızca gücün belirli ellerde birikmesinden değil, bu birikimin iktisadi düzeni değiştirecek kadar yoğunlaşmasından kaynaklanmıştır (Ilıcak, 2003b, s.65).

ABD’li Senatör John Sherman 1888 yılından itibaren Amerikan halkının tepkilerinin bir ürünü olarak hazırlamaya başlamış olduğu rekabet kanununu uzun tartışmalar sonucunda 1890 yılında tam arzu ettiği haliyle olmasa da kabul ettirmeyi başarmıştır. Sherman Antitröst Yasası, ABD’de ilk federal rekabet yasası olması yönünden önemlidir. Sherman Kanunu ile büyük şirketlerin yok edilmesi veya gelişimlerinin engellenmesi değil, gizlilik anlaşmaları ve tröstler aracılığıyla mal ve hizmet fiyatlarını belirlemelerinin ve pazar paylaşımı suretiyle rekabetin kısıtlanmasının önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Senatör Sherman yasanın gerekçesini “siyasal yönetim biçimi olarak siyasal erkin tek elde toplandığı monarşi düzenini reddedip, çoğulcu, demokratik bir yönetim biçimini benimseyen bir ülkenin ticari hayatta da piyasanın monarkları olan tekel ve tröstlere karşı çıkma isteği<sup>7</sup>” olarak açıklamıştır.

Sherman Yasasının ilk iki maddesi dünyada rekabetin temel ilkeleri olarak kabul edilmiş ve bu sistem üzerine hukuk düzenleri kurulmuştur. Bu maddelerde şu ifadeler yer almaktadır:

“Madde 1: Federe devletlerarası ya da ABD ile başka devletlerarası ticareti ve rekabeti sınırlar nitelikte olan, her türlü sözleşme, gizli anlaşma, tröst veya benzeri şekilde örgütlenme hukuka aykırıdır.”

---

<sup>7</sup> <http://escrc.com/article/4004/-turkiye%E2%80%99de-rekabet-hukuku-ve-uygulamasi>

“Madde 2: Federe devletlerarası ya da ABD ile başka devletlerarası ticaretin bir alanında tekelleşen, tekelleşmeye teşebbüs eden ya da tekelleşmek için başkalarıyla sözleşme ya da gizli anlaşma yapan herkes suç işlemiş sayılır.”

Sherman Kanunundaki hükümler son derece genel ve yorumlamaya açık niteliktedir. Bu durum, mahkemelere önlerine gelen somut olaylarda birçok ölçütü göz önünde bulundurarak karar verme görevi yüklemiştir. Ancak, başlangıçta mahkemelere tanınan bu geniş yetki rekabet ilkelerinin farklı yorumlanmasından dolayı oldukça farklı kararların ortaya çıkmasına neden olmuştur. İlerleyen dönemlerde rekabeti sınırlayıcı uygulamalar ve tekellerle daha etkili bir mücadele edebilmek için Sherman Kanununu tamamlayıcı nitelikteki Clayton Act (1914), Federal Trade Commission Act (1914) ve Anti-Trust Improvements Act (1976) gibi çeşitli kanunların çıkarılmasıyla rekabete ilişkin kararlarda ortak bir yaklaşımın oluşturulduğu söylenebilir (Topçuoğlu, 2001b, s.67).

### **2.2.2. AB’de rekabet hukukunun gelişimi ve mevcut rekabet hukuku sistemi**

AB’de rekabet hukukunun gelişimini ve sistemini ortaya koyabilmek amacıyla öncelikle AB kurucu antlaşmaları ile AB hukuk sistemi üzerindeki genel çerçevenin anlaşılabilmesi açısından yararlı olacaktır.

Üye devletleri bağlayıcı ve uluslararası özelliğe sahip AB mevzuatının çatısını, 1951 tarihli Avrupa Kömür ve Çelik Topluluğunu kuran Paris Antlaşması ile Avrupa Atom Enerjisi Topluluğunu ve Avrupa Ekonomik Topluluğunu kuran 1957 tarihli Roma Antlaşması oluşturur. AB hukuku birincil ve ikincil mevzuat düzenlenmeleri şeklinde oluşturulmuştur. Anayasal metin olma niteliği taşıyan 1957 tarihli Roma Antlaşması ile bu anlaşmayla yapılan ek ve değişiklikler birincil hukuk kaynakları olarak sayılabilir. Kurucu antlaşmalarda Avrupa Tek Senedi (1987), Avrupa Birliği Antlaşması (1993), Amsterdam Antlaşması (1999), Nice Antlaşması (2003) ve Lizbon Antlaşması (2009) gibi antlaşmalarla çeşitli tarihlerde değişiklikler yapılmıştır.

**Tablo 2.1.: Avrupa Birliği kurucu antlaşmaları**

	<b>İmza Tarihi</b>	<b>Yürürlük Tarihi</b>
<b>Avrupa Topluluğunu Tesis Eden Antlaşma Roma Antlaşması</b>	25 Mart 1957	1 Ocak 1958
<b>Roma Antlaşmasını Tadil Eden Antlaşmalar</b>		
• Avrupa Tek Senedi	28 şubat 1986	1 Temmuz 1987
• Maastricht Antlaşması	1992	1 Kasım 1993
• Amsterdam Antlaşması	2 Ekim 1997	1 Mayıs 1999
• Nice Antlaşması	26 şubat 2001	1 şubat 2003
• Lizbon Antlaşması	13 Aralık 2007	1 Aralık 2009

AB hukukunda ikincil nitelikteki kaynaklar olarak da çerçeve yasalar (framework laws), tüzükler (regulations), direktifler (directives), kararlar (decisions), tavsiyeler (recommendations) ve görüşler (opinions) sayılabilir. Çalışmada üzerinde durulan mevzuatın kapsamının daha iyi anlaşılabilmesi açısından ikincil düzenlemelerin özelliklerinin bilinmesi önem arz etmektedir.

Bu kapsamda çerçeve yasalar; ulaşılacak sonuçlar açısından üye devletler üzerinde bağlayıcı olan, ancak ulusal makamları söz konusu sonuçlara ulaşma biçimi ve araçlarını seçme konusunda tamamen serbest bırakan bir yasama faaliyetidir.

Genellikle Bakanlar Konseyi, kimi zaman da Komisyonca, kurucu antlaşmalarda amaçlanan hedeflerin gerektirdiği oranda ortak bir hukuka ulaşmak için çıkarılan “tüzükler (regulations)”; genel, normatif nitelikli ve üye ülkelerce ayrıca bir iç düzenleme yapılmasına gerek olmaksızın doğrudan uygulanan düzenlemelerdir. Direktifler (directives) ise; sonuçları itibarıyla aynı olmak kaydıyla üye devletlerce ulusal hukuklarına uygun şekilde aktarılan normlar olarak tanımlanmaktadır. Tüzük ve direktifler dışında “karar (decisions)” adı altında sadece ilgili ülke veya ülkeler açısından bağlayıcı nitelikte düzenlemeler de mevcuttur. Kural olarak bağlayıcı etkisi bulunmayan “tavsiyeler (recommendations)” ve “görüşler (opinions)” ise hukuki değer taşımakla birlikte yargı denetimi dışındadır (Aktuğ, Çelik, 2013, s.162-166).



**Şekil 2.1.: Avrupa Birliği Hukuku'nun kaynakları**



AB hukukunda rekabet politikasına yönelik ilk hükümlerin Roma Antlaşması'nın "Topluluk Politikaları" kısmında "Genel Hükümler" bölümünde yer aldığı görülmektedir. Bu kapsamda, Roma Antlaşması'nın 2. maddesi, Birliğin görevini, "Ortak pazar kurmak suretiyle birlik çapında ekonomik faaliyetlerde uyumlu ve dengeli gelişmeyi, yüksek istihdam ve sosyal güvenlik, enflasyonsuz bir büyüme; ekonomik performansta yüksek rekabeti temini; üye devletler arasında ekonomik, sosyal bağlılık ve dayanışmayı sağlamak" olarak belirtmiştir. Antlaşmanın 3. maddesinde ise, tüm sınırlandırmalardan arındırılmış, serbest rekabet ilkelerine dayalı bir ortak pazar oluşturmak Birliğin temel hedefleri arasında sayılmıştır.

AB rekabet politikasının ve müktesebatının temel amacı, Birlik ekonomisi içerisinde yer alan tüm aktörlerin eşit şartlarda rekabet etmesini sağlamak ve rekabeti engelleyici etkenlerin olmadığı bir iç pazar oluşturmaktır. Bu kapsamda AB, piyasanın sağlıklı bir şekilde işleyişini sağlamak amacıyla rekabeti bozucu uygulamaların engellenmesine yönelik sınırlandırıcı kurallar ortaya koymuştur.

Avrupa Birliğinin İşleyişi Hakkında Antlaşma'nın (ABİA) 101. maddesi<sup>8</sup> ile üye ülkeler arasında ticareti etkileyebilecek nitelikte olan ve iç pazardaki rekabeti engelleyebilecek,

<sup>8</sup> AB'nin işleyişinde değişiklikler yapan Lizbon Antlaşması ile birlikte Roma Antlaşması'nın adı "Avrupa Birliğinin İşleyişi Hakkında Antlaşma (ABİA)" olarak değişmiş ve rekabet hukuku ile ilgili madde numaralarında 81, 82, 86. maddeler 101, 102 ve 106 olarak değişirken 88-90 arası maddeler 107-109 olarak değişmiştir.

kısıtlayabilecek veya bozabilecek teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararları yasaklanmaktadır. 102. maddede ise, şirket birleşme ve devralmalarının rekabetin bozulmasına veya hâkim durumun güçlendirilmesine sebebiyet vermesi halinde denetlenmesi öngörülmektedir. Anlaşmanın 106. maddesinde, kamu teşebbüsleri ile kendilerine özel veya inhisari haklar tanınmış teşebbüslere rekabet kurallarının ayrımcılık yapılmadan uygulanması gerektiği belirtilmektedir. 107-109. maddeler arasında ise, üye ülke tarafından devlet kaynakları vasıtasıyla verilen, belirli teşebbüsleri veya belirli ürünlerin üretimini kayıtarak rekabeti bozan veya bozma tehlikesi yaratan ve üye ülkeler arasındaki ticareti etkileyen her türlü devlet desteğinin yasaklandığı görülmektedir<sup>9</sup>.

Birleşmelere ilişkin olarak da, “AB Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü (Birleşme Tüzüğü)” ve “Uygulama Tüzüğü” bu konudaki temel düzenlemeler olarak kabul edilmektedir. Uygulama Tüzüğü hâkim durumun yaratılmasını ve hâkimiyetin güçlendirilmesini önlemeye yönelik olup Birleşme Tüzüğünde ise daha çok yoğunlaşmaların değerlendirildiği kurallar yer almaktadır.

Söz konusu düzenlemeler doğrultusunda, AB Ortak Rekabet Politikasının temellerini aşağıdaki hususların oluşturduğu söylenebilir<sup>10</sup>:

- Şirketler arasında yapılan ve iç pazardaki rekabeti sınırlayan ya da önleyen uyumlu eylemlerin yasaklanması,
- Rekabeti sınırlayıcı anlaşmaların ve teşebbüs birliği kararlarının yasaklanması,
- Hâkim durumun kötüye kullanımının yasaklanması,
- Üye devletler tarafından verilen ve belirli şirketlere ya da malların üretimine avantaj sağlayarak rekabeti sınırlama ihtimali olan yardımların denetlenmesi,
- Birlik boyutundaki birleşmelerin denetlenmesi,
- Telekomünikasyon, ulaştırma, enerji gibi sektörlerin serbestleştirilmesi.

2009 yılında Lizbon Antlaşmasıyla birlikte AB’nin münhasır yetkiye sahip olduğu alanlar yeniden şekillenmiştir. Birliğin, iç pazarın işleyişi için gerekli olan rekabet kurallarının oluşturulması, para politikası belirlenmesi, ortak ticaret politikası yürütülmesi, bir uluslararası

---

<sup>9</sup> <https://www.ab.gov.tr/73.html>

<sup>10</sup> [http://blog.aku.edu.tr/mmasca/files/2015/04/4.-AB-REKABET\\_POL.ppt](http://blog.aku.edu.tr/mmasca/files/2015/04/4.-AB-REKABET_POL.ppt): Afyon Kocatepe Üniversitesi

anlaşmanın akdedilmesi konularında münhasır yetkiye sahip olduğu kabul edilmiştir. Münhasır yetkinin kullanıldığı alanlardan birisi olan rekabet politikasında kurallar, Birliğin yürütme organı statüsündeki Komisyon aracılığıyla uygulanır. Komisyon üyeleri bağımsızdır ve temsil ettikleri ülkeyi değil Birliğin menfaatini gözetmektedirler. İdari açıdan genel müdürlükler şeklinde örgütlenen Komisyonunda “Rekabet Genel Müdürlüğü (DG Competition)” rekabet konularından sorumludur.

Rekabete aykırı bir durum ortaya çıktığında Komisyonun uygulamaları önem arz etmektedir. Bu kapsamda bir soruşturmanın başlayabilmesi için ABİA’nın 101. maddesinde belirtilen şirketler arasında rekabeti engelleyici, kısıtlayıcı ve bozucu anlaşmalardan birinin varlığı gerekmektedir. Ancak, Komisyonun harekete geçebilmesi için rekabet ihlalinin üye ülkeler arasında ticareti bozucu bir etkiye sahip olması gerekmektedir.

AB rekabet hukukunun kendine özgü uygulama kurallarından olan “de minimis” gereğince; anlaşma, karar veya davranış rekabet hukuku kurallarını ihlal edici nitelikte olsa bile ortak pazardaki rekabet üzerinde hissedilir bir etki yaratmıyorsa AB rekabet kuralları uygulanmamaktadır. Bu ilkenin benimsenmesinin amacı, pazarı hissedilir şekilde etkileme gücüne sahip olmayan küçük ve orta büyüklükteki işletmeleri rekabet hukuku kapsamı dışında bırakmak suretiyle bu işletmeler arasında işbirliğini kolaylaştırmaktır (Devlet Planlama Teşkilatı, 2000b, s.10).

Rekabeti bozucu bir durum ortaya çıktığında ABİA’nın 101. maddesi Komisyon tarafından uygulanabileceği gibi üye devletlerin rekabet otoriteleri tarafından da uygulanabilmektedir. Bu maddenin nasıl uygulanacağı 1/2003 sayılı Tüzükte<sup>11</sup> düzenlenmiştir.

101. madde kapsamında bir davanın başlayabilmesi için 4 yol vardır: Bunlar; şikâyet üzerine soruşturma başlatılması, re’sen soruşturma başlatılması, vatandaşların bilgi aktarması, kartel uygulamasına katılan birinin pişmanlık programı kapsamında vermiş olduğu bilgilerdir.

---

<sup>11</sup> 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

Komisyonun 101. madde kapsamında soruşturma gerçekleştirirken firmalardan bilgi talep etme, denetim kapsamında şirket binalarına girip işle ilgili kayıtları inceleme, kayıtların örneklerini alabilme, şirket binaları veya kayıtlarını mühürleyebilme, bulunan verilere yönelik olarak şirket çalışanlarına veya işverenlerine sorular sorulabilme yetkileri vardır.

İlk soruşturma aşamasının tamamlanmasının ardından, Komisyon daha ayrıntılı bir soruşturma yapma gereği duyarsa soruşturmaya devam kararı alır ancak buna gerek duymaz ise dosyayı kapatır. Soruşturmanın derinleştirilmesine karar verilirse ilgili şirkete bir itiraz gerekçesi (statement of objections) gönderilir. Şirkete bu yazının gönderilmesi ile birlikte sürecin şeffaflığının sağlanması amacıyla gizli olmayan tüm belgelerin şirket tarafından da incelenmesine izin verilir. Belgelerin incelenmesi sürecinde şirket ek bir zaman isteyebileceği gibi bağımsız bir otorite tarafından dinlenilmek de isteyebilir. Bu sürecin sona ermesiyle, Komisyon ilk aldığı kararı gözden geçirir ve ilk görüşünün aksine dosyanın kapanmasına da karar verebilir. Komisyonun şüpheleri kısmen veya tamamen devam ediyorsa geçici bir karar verilir ve üye devletlerin rekabet otoritelerinden oluşan Danışma Kurulu'na karar teslim edilir. Burada taslak görüş son kez kontrol edildikten sonra kararı kabul edecek olan Komisyonerler Kuruluna dosya teslim edilir.

Uygulanacak yaptırımlar belirlenirken, Komisyon yalnızca rekabet kurallarının ihlal edilip edilmediğini değil aynı zamanda şirketlerin potansiyel olarak rekabeti ihlal etme olasılıklarını da araştırmaktadır. Gerçekleştirilen inceleme sonucunda Komisyon mevcut duruma bağlı olarak belirli bir davranışın yasaklanması (prohibit a certain conduct), telafi edici önlemlere karar verilmesi (remedial action) veya para cezası verilmesine (impose a fine) karar verebilir<sup>12</sup>. Dolayısıyla Komisyonun hem AB'deki rekabet ihlallerini önlemek hem de cezalandırmak gibi bir işlevinin olduğu görülmektedir.

Komisyon para cezasına alternatif olarak, 1/2003 sayılı Tüzüğün 9. maddesi uyarınca bir taahhüt kararı (commitment decision) öngörebilir. Komisyon taahhüt kararlarında, antitröst kurallarının ihlali edildiğine veya para cezası gerektiğine yönelik bir karar vermez. Rekabetin ihlal edildiğine yönelik endişelerini dile getirir ve taraflar bu endişeleri gidermek için

---

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/competition/general/overview\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/general/overview_en.html)

taahhütlerde bulunurlar. Komisyon, piyasa katılımcılarına danıştıktan sonra bu taahhütleri yeterli bulursa, verilen taahhütleri yasal olarak bağlayıcı hale getirme kararı alır. Ancak, belirli bir süre için geçerli olan taahhüt sürecinde bir ihlalin ortaya çıkması halinde şirkete para cezası verilir<sup>13</sup>.

Rekabete aykırı bir sözleşmeye taraf olan ve rekabet kurallarını ihlal eden şirketin hakkındaki para cezası uygulanmasında Komisyonun genel yaklaşımı yaptırımın cezalandırıcı ve caydırıcı olmasıdır. Para cezaları ihlalin ağırlığı ve süresi ile orantılı olarak değişmektedir. Cezaların hesaplanması, en son 2006 yılında güncellenen bir dizi kılavuz çerçevesinde gerçekleşmektedir. Para cezasının başlangıç noktası, şirketin rekabeti bozmasına sebebiyet veren ilgili ürünün yıllık satışlarının yüzdesidir ve yıllık satışın % 30'una kadar ceza öngörülebilmektedir. Bu oran daha sonra ihlali süren yıl ve ay sayısı ile çarpılır.

Komisyon, üye devletlerle yapılan anlaşmalar ile yetkilerin kendisine devredilmesiyle önemli bir yaptırım gücüne sahiptir. Komisyonun vermiş olduğu kararlar, her iki tarafı ve ulusal makamları bağlayıcı niteliktedir. Ancak tarafların kararların tadili veya değiştirilmesi için AB Genel Mahkemesine (The General Court) ve daha sonra da Avrupa Birliği Adalet Divanı'na (ABAD) başvurma hakları saklıdır. Bu başvurucu sonucunda Mahkeme komisyon tarafından hükmedilen cezayı iptal edebilir, arttırabilir ya da azaltabilir.

AB rekabet kurallarının ihlali sonucunda zarara uğrayan herhangi bir vatandaş veya işletme de, bu duruma neden olan taraftan tazminat talep etme hakkına sahiptir. Bu durumda, rekabet hukuku ihlallerinden mağdur olanlar ulusal mahkemelerde tazminat davası açabilmektedir. Komisyon bu ihlale yönelik bir yasaklama kararı (prohibition decision) almışsa, bu karar da ulusal mahkemelerde durumun rekabete aykırı olduğunu ispatlamak için bir delil olarak kullanılabilir.

---

<sup>13</sup> [http://ec.europa.eu/competition/antitrust/procedures\\_101\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/procedures_101_en.html)

### 2.2.3. Türkiye’de rekabet hukukunun gelişimi ve mevcut rekabet hukuku sistemi

Türkiye’de rekabet politikasının temeli uluslararası antlaşmalara ve en üst hiyerarşik norm olan Anayasaya dayanmaktadır. Anayasanın 167. maddesi “Devlet, para, kredi, sermaye, mal ve hizmet piyasalarının sağlıklı ve düzenli işlemelerini sağlayıcı ve geliştirici tedbirleri alır; piyasalarda fiili veya anlaşma sonucu doğacak tekelleşme ve kartelleşmeyi önler.” ifadesine yer vererek devlete rekabetçi yapıyı sağlayarak ekonominin düzgün işlediği bir ortam oluşturma konusunda önemli bir görev yüklemiştir.

Diğer taraftan, AB-Türkiye Ortaklık Konseyinin Gümrük Birliğini kuran 16 Mart 1995 tarih ve 1/95 sayılı kararındaki mevzuatların yakınlaştırılması ilkesi çerçevesinde, AB ile uyumlu bir rekabet hukuku mevzuatına sahip olma şartının yüklenmiş olması, Türkiye’nin rekabet kurallarının uygulanması için gerekli tedbirleri almasını zorunlu kılmaktadır (Badur, 2001a, s.26). 1/95 sayılı Ortaklık Konseyi kararında “Gümrük Birliğinin nihai hedefi olan ekonomik bütünleşmenin tesisi amacıyla, rekabet hukuku alanındaki mevzuatı Topluluk rekabet kuralları ile uyumlu hale getirmek ve bu kuralları etkin bir şekilde uygulamak” Türkiye’nin yükümlülüğü olarak yer almıştır (Ateş, 2009a, s.65-68).

Türk ekonomisinin yapısı 24 Ocak 1980 tarihinde dış ticaretin serbestleştirilmesi, yabancı sermaye yatırımlarının teşvik edilmesi ve kâr transferlerine kolaylık sağlanması kararları ile ciddi bir değişim sürecine girmiştir. Önemli bir dönüm noktası olan bu kararlar sonucunda 1980 öncesinin kapalı ve devletçi ekonomisinden dışa dönük bir ekonomik yapıya geçilmiştir. Yapılan köklü değişikliklerle piyasaya birçok yabancı yatırımcının girmesiyle yeni düzenin sağlıklı işleyebilmesi amacıyla kapsamlı rekabet hukuku düzenlemelerine de ihtiyaç ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede, 1980 yılından itibaren “Ticarette Dürüstlüğü Korunması Hakkında Kanun Tasarısı (1980)”, “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Tasarısı (1984)”, “Rekabeti Sınırlayan Anlaşmalar ve Uygulamalar Hakkında Kanun Tasarısı (1984)” gibi çalışmalar yapılsa da bu çalışmalar ile etkin rekabet kurallarının uygulanmasından çok devletin piyasa ekonomisine müdahalesini arttırma amacı güdülmüştür.

1990 yılına Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (Organisation for Economic Cooperation and Development-OECD) üyesi ülkeler arasında rekabet kanunu bulunmayan tek

ülke olarak giren Türkiye uzun yıllardır sürdürdüğü çalışmaları 07.12.1994 tarihinde sonuçlandırılmış ve 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında TBMM’de kabul edilmiştir (Müftüoğlu, 2000, s.5-8). 13.12.1994 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Kanun ile Türkiye’de rekabetin etkin bir şekilde uygulanması amaçlanmış ve Kanunu uygulamaktan sorumlu kuruluş olarak Rekabet Kurumu belirlenmiştir. Büyük ölçüde Roma Antlaşması’nın 85. ve 86. maddelerini esas alarak oluşturulan kanunun kabul edilmesi sürecinde 6 Mart 1995 tarihli Ortaklık Konseyi Kararı ve 1 Ocak 1996 yılında yürürlüğe giren AB-Türkiye Gümrük Birliği Anlaşmasının oluşturduğu olumlu atmosfer de önemli bir rol oynamıştır. Ayrıca daha sonra, kanunda öngörülen tedrici düzenlemeler de yerine getirilerek AB rekabet düzenlemeleriyle önemli bir paralellik sağlanmıştır.

4054 sayılı RKHK’nın amacı 1. maddesinde belirtildiği üzere; “mal ve hizmet piyasalarındaki rekabeti engelleyici, bozucu veya kısıtlayıcı anlaşma, karar ve uygulamaları ve piyasaya hâkim olan teşebbüslerin bu hâkimiyetlerini kötüye kullanmalarını önlemek, bunun için gerekli düzenleme ve denetlemeleri yaparak rekabetin korunmasını sağlamaktır.” Bu amaç doğrultusunda kanun üç ana oluşumu engellemeye yönelik tedbirleri içermektedir. Bunlardan ilki teşebbüsler arası işbirliği ve uyumlu eylemler, ikincisi ekonomik gücün kötüye kullanılması, üçüncüsü ise iki veya daha fazla teşebbüsün birleşmesi yahut birinin diğerini devralmasıdır (Topçuoğlu, 2001c, s.82).

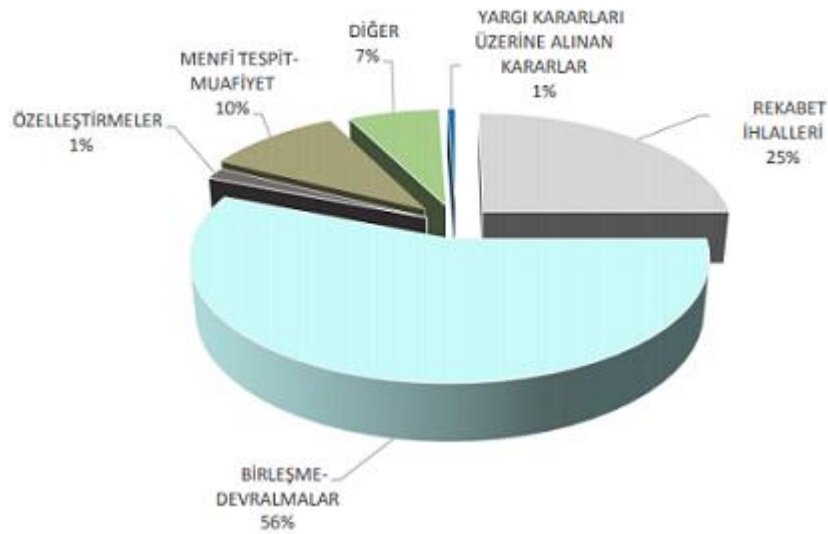
Kanunun kapsamı incelendiğinde kamu teşebbüsü-özel teşebbüsü ayrımı yapılmadığı gibi sektörel bir ayırım da gözetilmeden Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde faaliyet gösteren tüm teşebbüslerin kanun kapsamına dâhil edildiği görülmektedir. Başka bir deyişle, istisna getirilmeksizin tüm mal veya hizmet piyasalarındaki teşebbüs veya teşebbüs birliklerinin rekabeti sınırlayıcı işlemleri kanun kapsamında değerlendirilmiştir.

4054 sayılı Kanunun uygulamasının çatısını 4, 6 ve 7. maddelerin getirdiği düzenlemeler oluşturmaktadır. 4. maddede rekabeti sınırlandıran teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliği kararlarının hukuka aykırı oldukları örnekler verilerek açıklanmıştır. 5. madde rekabeti kısıtlayıcı nitelikteki teşebbüsler arası işbirliğini ve muafiyet şartlarını düzenlerken, 6. maddede, piyasaya hâkim durumdaki bir teşebbüsün ekonomik gücünü diğer rakip teşebbüslerin veya tüketicilerin aleyhine kullanamayacağı açıkça

belirtilmiştir. Kanununun 7. maddesinde ise, teşebbüsler arası birleşme ve devralmalar düzenlenerek yasak olan faaliyetlerin genel çerçevesi çizilmiştir. Ancak bu noktada, kanunun pazarda hâkim durumda olmayı veya birleşme ve devralmaları yasaklamadığının, bu eylemlerin kötüye kullanılmasını yasakladığının altını çizmek gerekmektedir.

4054 sayılı Kanununun uygulanmasından sorumlu olan Rekabet Kurumu'nun karar organı olan Rekabet Kurulu kanunda yasaklanan faaliyetler ve hukuki işlemler hakkında araştırma ve soruşturma yapmak, kanunda düzenlenen hükümlerin ihlal edildiğinin tespit edilmesi üzerine idari para cezaları uygulamak ve birleşme ve devralmalara izin vermek görev ve yetkilerine sahiptir<sup>14</sup>.

**Şekil 2.2.: Rekabet Kurulu kararlarının kapsam, sonuç ve niteliklerine göre dağılımı (2017)**



Kaynak: Rekabet Kurumu<sup>15</sup>

Rekabet kanununa aykırı hareket eden teşebbüsler için Rekabet Kuruluna geçersizlik yaptırımı uygulama, tazminat ve idari para cezaları uygulama yetkileri verilmiştir. Esasa ilişkin

<sup>14</sup> <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Rekabet-Kurulunun-Gorev-ve-Yetkileri>

<sup>15</sup> <https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/guncel-karar-istatistikleri/2017-yillik1.pdf>



ihlaller nedeniyle teşebbüslere para cezası uygulanırken, ihlalde belirleyici etkisi bulunduğu saptanan teşebbüs yönetici ve çalışanlarına da bireysel olarak ceza verilmesi kabul edilmiştir. Kanununun 4, 6 ve 7. maddelerinde yasaklanmış faaliyetlerde bulunan teşebbüs ve teşebbüs birliklerine, yıllık gayri safi gelirlerinin % 10'una kadar belirlenen miktarlara kadar idari para cezaları verilmektedir. İzne tabi birleşme ve devralmaların izin alınmaksızın gerçekleştirilmesi ve teşebbüsten talep edilen bilgilerin tam ve doğru bir şekilde verilmemesi durumlarında ise teşebbüslere bir önceki mali yılsonunda oluşan yıllık gayri safi gelirlerinin binde biri oranında idari para cezası uygulanmaktadır.

**Şekil 2.3.: 2017 yılı Rekabet Kurulu tarafından verilen para cezaları**

<b>İDARİ PARA CEZALARI (TL)</b>	
16/3 Uyarınca Esastan Verilen	199.430.270,21
Yargı Kararı Sonrası (16/3 Uyarınca) Esastan Verilen	3.836.091,53
16/1-c Uyarınca Usulden Verilen	36.754,00
16/1-d Uyarınca Usulden Verilen	3.225.408,55
<b>TOPLAM (TL)</b>	<b>206.528.524,29</b>

Kaynak: Rekabet Kurumu<sup>16</sup>

Rekabet ihlallerine ilişkin süreç ihbar ve şikâyet üzerine veya re'sen başlatılmaktadır. Tüketiciler ve şirketler, rekabet ortamını bozduğuna inandıkları teşebbüs faaliyetlerine ilişkin ihbar veya şikâyette bulunma hakkına sahiptirler. Yapılan ihbar veya şikâyetler ciddi

<sup>16</sup> <https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/guncel-karar-istatistikleri/2017-yillik1.pdf>

görülmezse Rekabet Kurulunca açıkça reddedilmekte veya 60 gün içerisinde cevap verilmeyerek reddedilmiş sayılmaktadır. Öte yandan Kurul, edindiği bilgiler ve yapılan araştırmaları değerlendirerek re'sen bir inceleme başlatabilmektedir.

Rekabet Kurulunca ciddi görülen iddialar hakkında Kurul tarafından ön araştırma ya da doğrudan soruşturma kararı alınabilmektedir. Ön araştırma kararı verilmesi halinde rapor 30 gün içerisinde hazırlanarak Rekabet Kurulu'na sunulur. Kurul 10 gün içerisinde raporu değerlendirerek soruşturma açılmasına gerek olup olmadığına karar verir.

Rekabet Kurulu kararlarına karşı başvurulacak yargı makamının belirlenmesi hususunda, 6352 sayılı Yargı Hizmetlerinin Etkinleştirilmesi Amacıyla Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanununun 63. maddesi kapsamında yetkili idare mahkemesinde dava açılabilir. Kurul kararlarına karşı açılan her türlü dava öncelikli işlerden sayılır.” şeklinde bir değişiklik yapılmıştır<sup>17</sup>. Değişiklik ile birlikte Rekabet Kurulu kararlarına karşı ilk derece mahkemesi olarak Danıştay'da değil 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 32. maddesi gereği Ankara İdare Mahkemelerinde dava açılması gerekmektedir.

---

<sup>17</sup> <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Guncel/Rekabet-Kurulu-Kararlarina-Karsi-Basvurulacak-Yargi-Merci-Degisti>

### **3. REKABETİ ENGELLEYEN UYGULAMALARIN TÜRK VE AB HUKUKUNA YANSIMALARI**

Bu bölümde, rekabeti bozucu hallerin AB ve Türk rekabet hukuku sistemi açısından genel bir değerlendirilmesi yapılacaktır. Rekabeti bozan başlıca haller genel olarak; rekabeti kısıtlayan teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararları, hâkim durumun kötüye kullanılması, birleşme ve devralmalar ve devlet destekleridir. Hem AB hem Türk hukuk sisteminde rekabeti sınırlayıcı olan teşebbüsler arası anlaşmalar, teşebbüsler arası uyumlu davranışlar ve teşebbüs birlikleri kararları doğrudan yasaklanmış durumlar iken birleşme ve devralmalar ile devlet destekleri durumları doğrudan yasaklı işlemler olmayıp geçerliliği ilgili otoritelerin piyasadaki etkiyi göz önünde bulundurarak vereceği izne bağlı olan durumlardır.

#### **3.1. Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Teşebbüs Birliği Kararları**

Rekabet düzenini ihlal eden durumların başında rekabeti kısıtlayan teşebbüsler arasındaki anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararları gelmektedir. Söz konusu anlaşma, eylem ve kararlar ile yeni teşebbüslerin pazara girişinin engellenmesi, hâkim duruma gelme veya üstün olan durumun daha da güçlendirilmesi sonuçları ortaya çıkabilmektedir.

Teşebbüsler arası anlaşmalar konusunu ele almadan önce anlaşma kavramının üzerinde durmak gerekmektedir. Anlaşma, en az iki tarafın, karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanında bulunmalarıyla gerçekleşen hukuki işlemi ifade etmektedir. Anlaşmaların en önemli özelliği serbest iradeye dayalı olarak her alanda yapılabiliyor olmasıdır. Her ne kadar modern hukuk sistemlerinde anlaşma serbesti ilkesi benimsense de anlaşmalarla emredici hükümlere ve kamu düzenine aykırı hükümlere yer verilememesi serbestinin sınırını oluşturmaktadır. Bu kapsamda, amacı ve etkisi itibarıyla teşebbüsler arasındaki ekonomik özgürlüğü sınırlandıran, karşılıklı görüş bildiren, taahhütler içeren, hukuken bağlayıcı olan veya olmayan her davranış anlaşma kapsamında değerlendirilebilmektedir (Frazer, 1992, s.159).

Rekabeti sınırlayıcı anlaşmaların en belirgin özelliklerinden biri, tarafların yükümlülüğünü oluşturan davranışın, genellikle "yapmama" borcu şeklinde olmasıdır. (Tekinalp/Çamoğlu/Poroy, 2010, s.51). Bu tarz anlaşmalarda rakipler karşılıklı olarak sınırları belirleyerek aralarında rekabete yol açacak davranışlardan kaçınmayı taahhüt etmektedirler. İki veya daha fazla tarafın, aralarındaki rekabeti bertaraf etmek üzere tespit ettikleri müşterek esaslar üzerinde mutabık kalmalarıyla, rekabeti sınırlayıcı anlaşmanın kurulduğunu kabul etmek gerekir (Kocayusufpaşaoğlu, 1985, s.153). Bu kapsamda, rekabeti sınırlayıcı teşebbüsler arası anlaşmaların hukuka aykırılığı taraflar arasında anlaşmanın akdedilmiş olması ile ortaya çıkmakta olup anlaşmanın icra ediliyor olması şartı aranmamaktadır.

Rekabetin sınırlanması, bir anlaşmanın yegâne amacını ve konusunu oluşturuyor, bu hedefe uygun olarak taraf faaliyetlerinin sınırlandırılması bir yükümlülük olarak kararlaştırılıyorsa, ortada rekabeti sınırlayıcı bir anlaşmanın varlığı kuşkusuzdur (Topçuoğlu, 2001d, s.179). Ancak bir anlaşmanın rekabeti kısıtlayıcı bir anlaşma olarak nitelendirilebilmesi için her zaman iki tarafın karşılıklı bir taahhüt vermesi de gerekmemektedir. RKHK'nın 4. maddesinde, "... rekabeti ... kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar" şeklinde yer alan ifade gereği taraflar arasında kararlaştırılmış olmasa bile bir anlaşmanın rekabeti olumsuz yönde etkilemesi halinde söz konusu anlaşma da rekabeti sınırlayıcı anlaşma kategorisine girmektedir.

Rekabeti sınırlandırıcı anlaşmalardan bahsederken yatay anlaşma ve dikey anlaşma kavramlarına da açıklık getirmek gerekmektedir. Yatay anlaşmalar, aynı üretim veya pazarlama seviyesindeki teşebbüslerin yapmış olduğu anlaşma türleridir. Söz konusu teşebbüsler aynı seviyede faaliyet gösterdikleri için birbirlerinin rakibidirler. Dikey anlaşmalar ise, piyasalarda faaliyette bulunan bağımsız teşebbüsler ile ürünlerin tüketicilere ulaştırması amacıyla toptancı ya da atanmış bir satıcı ile girdi temin etmek üzere alt ya da üst piyasalardaki teşebbüsler arasında yapılan anlaşmalardır (Ekdi, 2009, s.4). AB ve Türk Hukukunda teşebbüslerin yatay ve dikey anlaşmalar yoluyla rekabeti önemli ölçüde azaltması ve ülkenin tamamında veya belirli bölgelerinde hâkim durum oluşturmaları kesinlikle yasaklanmıştır.

Rekabete aykırılık oluşturan diğer bir durum uyumlu eylem veya davranışlar olarak ifade edilmektedir. Türk Hukukunda uyumlu eylemin tanımına kanunda açıkça yer verilmese de

RKHK'nın 3. ve 4. maddesinden hareketle uyumlu eylem "iki veya daha fazla işletmenin, ekonomik ve rasyonel gerçeklerle açıklanamayan ve bir anlaşmaya dayanmayan fakat bilinçli olarak birbirine paralel hale getirilmiş rekabeti sınırlayıcı pazar davranışları" olarak tanımlanabilir (Badur, 2001b, s.65). RKHK'nın 3. ve 4. maddesinin gerekçesi incelendiğinde, teşebbüsler arasında bir anlaşmanın varlığı tespit edilemese bile, teşebbüsler arasında kendi bağımsız davranışları yerine geçen davranışlar varsa bunlar uyumlu eylem veya davranış olarak nitelendirilmiştir. Uyumlu eylem ve davranışların yasaklanması ile teşebbüslerin kanuna karşı hile yolu ile rekabeti sınırlayıcı uygulamaları meşru göstermeleri engellenmek istenmektedir<sup>18</sup>.

4054 sayılı RKHK, AB Rekabet Hukuku içtihatlarını da göz önünde bulundurarak bir durumun uyumlu eylem olup olmadığının tespiti konusunda iki uyumlu eylem karinesi kabul etmiştir. Bu karinelere ilki, bir anlaşmanın varlığının ispatlanamadığı durumlarda piyasadaki fiyat değişmelerinin veya arz ve talep dengesinin ya da teşebbüslerin faaliyet bölgelerinin, rekabetin engellendiği, bozulduğu veya kısıtlandığı piyasalardakine benzerlik göstermesi, teşebbüslerin uyumlu eylem içinde olduklarının kabul edilmesidir. Taraflardan her biri ekonomik ve rasyonel gerçeklere dayanarak uyumlu eylemde bulunmadığını ispatlayabilirse sorumluluktan kurtulabilmektedir.

RKHK'da belirtilen ikinci uyumlu eylem karinesi uyarınca, rakiplerin rekabeti sınırlama amacı içeren toplantılara katıldıklarının veya bilgi değiştirdiklerinin gösterilmesi, ihlalde bulduklarına esas teşkil etmektedir<sup>19</sup>. Bu karine doğrultusunda, teşebbüslerin kartel oluşturma amaçlı bir araya gelinen toplantıda sessiz kaldıkları ve uzlaşmayı uygulamadıkları yönündeki savunmalar, kartel üyelerinde uzlaşmaya taraf olduğu izlenimi yaratılması, kartelin kurulması ve/veya devamını sağladığı gerekçesiyle kabul edilmemektedir.

AB'de ise uyumlu eyleme yönelik ilk dava sonucunda Avrupa Topluluğu Adalet Divanı (ATAD) uyumlu eylemi, "Bir anlaşmanın varlığı aşamasına gelmemekle birlikte, teşebbüslerin rekabetin risklerine karşı bilerek (kasıtlı) ikame ettikleri, aralarında pratik işbirliği sağlayan bir koordinasyon şekli." olarak tanımlamıştır (Yüksel, 2004, s.37).

---

<sup>18</sup> RKHK madde 4 ve gerekçesi

<sup>19</sup><http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Rekabet-Terimi/p4054-sayili-Kanunrsquoun-lafzirekcedilesi-ve-mehaz-teskil-eden-AB-rekabet-hukuku-uygulamaları>

ABAD bugüne kadar önüne gelen davalarda birtakım ilkeler geliştirerek bir eylemin uyumlu eylem olup olmadığına karar verme yolunu izlemiştir. ABAD'ın uyumlu davranışlarla ilgili kararından çıkan sonuca göre; uyumlu davranışın varlığının kabulü için şu koşullar gerekmektedir:

- İşletmeler arasında kendi bağımsız davranışları yerine geçen bir koordinasyon veya pratik işbirliği olmalıdır.
- İşbirliğine doğrudan veya dolaylı bir ilişki ile ulaşılmış olmalıdır.
- Amaç, rakiplerin gelecekteki davranışlarındaki belirsizliği ortadan kaldırmak olmalıdır.

Temel olarak AB ve Türk rekabet sisteminde benzer anlayışın kabul edildiği uyumlu eylem veya davranışa yönelik rekabet otoritelerinin yaptığı soruşturmaların ilk aşamasını ani fiyat artışları ve paralel fiyat hareketlerinin incelenmesi oluşturmaktadır. Bu aşamanın ardından söz konusu fiyat artışlarının herhangi bir talep, maliyet veya pazar yapısında meydana gelen bir değişimden kaynaklanıp kaynaklanmadığının belirlenmesine geçilmektedir. Ancak uyumlu eylem veya davranışların değerlendirilmesinde AB ve Türk Hukukunun ayrıldığı bir nokta bulunmaktadır. Bu ayrım bir işletmenin, rakip işletmelerin gelecekteki pazar davranışlarını, onunla doğrudan veya dolaylı bir etkileşim içine girmeden tahmin etmesi halindeki ispat yükünden kaynaklanmaktadır. Bu durumun ispatında RKHK'daki uyumlu eylem karinesi uyarınca işletmelerin, ekonomik ve rasyonel gerçeklere dayanmak koşuluyla uyumlu eylemde bulunmadıklarını ispatlamaları zorunlu iken AB Rekabet Hukukuna göre böyle bir durumda Komisyonun işletmeler arasındaki ilişkinin varlığını kanıtlaması gerekmektedir.

Sonuç olarak, birbiri ile benzer bir seyir izleyen fiyat hareketleri taraflar arasındaki rekabet karşıtı bir anlaşmadan ya da uyumlu eylemden doğabileceği gibi teşebbüslerin rakiplerinin davranışlarını tahmin ederek bu davranışlara bağımsız şirket stratejileri doğrultusunda bilinçli bir şekilde uyum göstermelerinden de ortaya çıkabilmektedir. Fiyat paralelliğinin olmaması anlaşmanın yokluğunu ispat etmediği gibi varlığı da tek başına rekabet karşıtı bir uygulamanın varlığına işaret etmemektedir<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> 19.07.2017 tarihli ve 17-23/383-166 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

Rekabeti kısıtlayan bir diğerk önemli durum da teşebbüs birliğı karardarıdır. Öncelikle teşebbüs ve teşebbüs birliğı kavramlarının açıklığı kavuşturulması bu kararların daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Teşebbüs kavramının kapsamı farklı hukuk düzenlerine göre değişiklik gösterse de, RKHK'nın "tanımlar" başlıklı üçüncü maddesinde teşebbüs, "piyasada mal veya hizmet üreten, pazarlayan, satan gerçek ve tüzel kişilerle, bağımsız karar verebilen ve ekonomik bakımdan bir bütün teşkil eden birimler" şeklinde tanımlanmıştır. ABAD içtihatlarında ise teşebbüs "bir veya birkaç kişiden müteşekkil, gerçek veya tüzel kişi olmasına bakılmaksızın ekonomik birlik olarak nitelendirilebilecek varlıklar" olarak kabul edilmiştir. Bu çerçevede, ticaret hukuku anlamında ticari işletmeler (gerçek ve tüzel kişi işletmeleri) başta olmak üzere iktisadi faaliyetlerle meşgul olan diğerk kamu veya özel hukuk kişileri, "teşebbüs" kavramı içerisinde değerlendirilebilir (Papaconstantinou, 1990, s.32-33).

Teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliğı olan veya olmayan her türlü birliğe ise teşebbüs birliğı denilmektedir. Teşebbüs birliklerinin en tipik örnekleri, teşebbüslerin gerçek kişilerce temsil edildikleri derneklerdir. Aynı şekilde, sanayi ve ticaret odaları, meslek odaları, birlikler, barolar da teşebbüs birliğı olarak değerlendirilmektedir<sup>21</sup>. Bir birliğe üyelik, kanunen zorunlu tutulmuş olabileceğı gibi (ticaret-sanayi odaları, deniz ticareti odaları, Türkiye Bankalar Birliğı, Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğı), tamamen gönüllü de (Beyaz Eşya Üreticileri Derneğı gibi) olabilir. Herhangi bir ayırım yapılmadığından dernek, sendika, federasyon gibi tüzel kişiliğı sahip kuruluşlar teşebbüs birliğı olarak kabul edilmektedir (Bellamy ve Child, 1993, s.2-31).

RKHK'nın 3. maddesinde "teşebbüslerin belirli amaçlara ulaşmak için oluşturduğu tüzel kişiliğı haiz ya da tüzel kişiliğı olmayan her türlü birlikler" olarak tanımlanan teşebbüs birliğı kavramı, teşebbüslerin varlıklarını devam ettirebilmek ve aralarında koordinasyonu sağlamak amacıyla giriştikleri birtakım işbirliğı faaliyetlerinden ayrı olarak değerlendirilmelidir.

Teşebbüsler arası anlaşmalarla rekabetin sınırlandırılmasını yasaklayan RKHK teşebbüs birliklerinin, üyelerini organize etmek suretiyle rekabeti kısıtlamalarına doğal olarak izin vermemektedir. Teşebbüs birliğı çatısı, üye teşebbüsler arasında rekabetin bertaraf edilmesine

---

<sup>21</sup> <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Temel-Kavramlar>

hizmet edecek en müsait ortamı oluştursa da teşebbüslerin bir araya gelerek ortak faaliyetler yürütmelerini her zaman yasak bir faaliyet olarak değerlendirmemek gerekir. Örneğin; teşebbüs birlikleri tarafından gerçekleştirilen istatistiksel çalışmalar, anket ve bilgi değişimleri, rekabet hukuku kural ve uygulamaları tarafından önlenmek istenen bir takım sonuçlar doğurmamaları kaydıyla hukuka uygun kabul edilmektedir (Bellamy ve Child, 2001, s.259). Teşebbüs birlikleri arasındaki bilgi değişimlerinin hukuka uygunluğu ise, ticari sırları kapsayıp kapsamamasına bağlı olarak değişiklik göstermektedir<sup>22</sup>. Bu çerçevede, bir sektörde yaşanan çeşitli sorunların teşhisine, orta ve uzun vadeli yatırım olanaklarının değerlendirilmesine, sektöre sermaye girişinin sağlanmasına, ithalat ve ihracat hareketlerinin sergiledikleri görünümün oraya konmasına ve buna benzer amaçlara yönelik olarak gerçekleştirilen bilgi toplama, izleme, takip ve anket faaliyetlerinin hukuka uygun olduğu kabul edilmektedir (Gürkaynak, 2011a, s.49).

AB rekabet hukukunda da pazarın gelecekteki büyüklüğünü anlamaya yönelik olarak gerçekleştirilen bilgi paylaşımlarının, kamuya açık bilgilerden derlenen ve teşebbüslerin birbirlerinin maliyet yapılarını öğrenmelerine yol açmayan endekslerin ve makroekonomik gelişmeler hakkında sektördeki oyunculara yönelik bilgilendirmelerin rekabeti sınırlayıcı bir etkisi olmadığı değerlendirilmektedir.

### **3.2. Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması**

Rekabet hukukunun en önemli konularından biri de tekeller ve sektörlerinde güçlü konumda yer alan teşebbüslerin faaliyetleridir. AB'nin kuruluşunda en önemli hedeflerden biri üye devletlerin kendi aralarında rekabet engellerini en aza indirerek onların üçüncü ülkelerle rekabet edebilme gücünü sağlayabilmektir. Bu kapsamda, teşebbüslerin düzenli gelişiminin gerçekleştirebilmek için tekel ve hâkim durum yaratılmasının engellenmesi AB'nin başlıca amaçlarından biridir.

Roma Antlaşmasında hâkim durumda olma kavramının tanımı açık bir şekilde ifade edilmemiştir. Ancak, ABAD kararları ışığında hâkim durum "bir işletmenin, rakiplerini, müşterilerini ve kendisine mal temin eden diğer satıcıları göz önüne almaksızın, bunlardan

---

<sup>22</sup> Avrupa Toplulukları Adalet Divanı Kararı, Case T-16/98 Wirtschaftvereinigung v. Commission, 5.4.2001



tamamen bağımsız hareket edebilmesi” olarak belirtilmektedir. Hâkim durum; teşebbüsün, teknik bilgi, hammadde ya da sermaye gücü ile elde ettiği konumu sayesinde pazarda fiyatı, üretimi ya da dağıtımını kontrol etmesi halinde ortaya çıkmaktadır. Teşebbüsün pazarda hâkim durumda olduğunun kabul edilmesi için pazardaki diğer işletmelerin varlığına tamamen son verebilmesini sağlayacak, mutlak bir hâkimiyet sağlaması gerekmez. Farklı pazarlarda, bu gücün derecesi farklı olsa dahi, söz konusu işletme ya da işletmelere, davranışlarında bağımsız davranma serbestisini sağlaması yeterlidir<sup>23</sup>. Bu çerçevede, Komisyon ve ABAD, hâkim durumun varlığını ortaya koyacak ölçütleri, sadece ana hatlarıyla belirleyerek, bunların her somut olay çerçevesinde ayrı ayrı değerlendirilmesi gerektiğini uygun görmüştür (Aşçıoğlu, 2000a, s.51).

4054 sayılı Kanununun 3. maddesi ise hâkim durumu “belirli bir piyasadaki bir veya birden fazla teşebbüsün, rakipleri ve müşterilerinden bağımsız hareket ederek fiyat, arz, üretim ve dağıtım miktarı gibi ekonomik parametreleri belirleyebilme gücü” olarak tanımlanmıştır. Tanımdan da anlaşılacağı üzere, hâkim durum değerlendirmesi yapılırken esasen, teşebbüsün rekabetçi baskılardan ne ölçüde bağımsız davranabildiği araştırılmaktadır. Bu kapsamda, hâkim durum değerlendirmesinde göz önünde bulundurulacak temel unsurlar; incelenen teşebbüsün ve rakiplerinin ilgili pazardaki konumu, pazara giriş ve pazarda büyüme engelleri ve alıcıların pazarlık gücü olarak sınıflandırılabilir<sup>24</sup>.

Hem Türk hem AB rekabet hukuku sisteminde, teşebbüslerin zaman içerisinde pazarda güçlü bir yer edinmeleri değil hâkim durumlarını kötüye kullanmaları yasaklanmıştır. Bu çerçevede, bir eylemin hâkim durumun kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilmesi için teşebbüsün hâkim durumda bulunması ve hâkim durumdaki teşebbüsün eyleminin kötüye kullanma kabul edilebilecek nitelikte olması gerekmektedir<sup>25</sup>.

Hâkim durumun kötüye kullanılması AB rekabet düzenlemelerinde rekabeti engelleyen ve dolaylı rekabeti engelleyen faaliyetler olarak iki başlık altında incelenmiştir. Bu bağlamda, doğrudan rekabeti engelleyici eylemlerin piyasada var olan rekabetin engellenmesine yönelik

---

<sup>23</sup> Case 6/72 Europemballage Corporation and Continental Can Co. Inc. V EC Commission (1973) ECR 215

<sup>24</sup> 03.07.2017 tarihli ve 17-20/314-137 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

<sup>25</sup> 09.08.2017 tarihli ve 17-26/397-176 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

olduğu dolaylı rekabeti engelleyici fiillerin ise tüketicie yönelik olduğu kabul edilmiştir (Güçer, 2005, s.105). Türk rekabet hukukunda ise, bu tarz bir ayırım yapılabilmekle birlikte RKHK'nın 6. maddesinde sayılan; piyasaya girişlerin engellenmesi, ayrımcılık yapılması, tekrar satışa veya alışa ilişkin şartlar öne sürmek, tüketicinin zararına olarak üretimin, pazarlamanın veya teknik gelişmenin engellenmesi halleri başlıca hâkim durumun kötüye kullanılması örnekleri olarak kabul edilmiştir.

Hâkim durumun kötüye kullanımının tespiti konusunda niceliksel ve niteliksel çeşitli değerlendirme ölçütleri kullanılmaktadır. Niceliksel ölçüt olarak ilgili işletmenin pazar payı, pazardaki diğer işletmelerin sayısı ve pazar payları göz önünde bulundurulurken niteliksel değerlendirme de pazara giriş engelleri, fikri ve sınai mülkiyet haklarının varlığı, teknolojik üstünlükler gibi kıstaslar göz önünde bulundurulmaktadır. Bu kapsamda, rekabete aykırılığın ortaya konulabilmesi için öncelikle ilgili pazarın belirlenmesi büyük önem arz etmektedir. İlgili pazarın tespit edilmesiyle birlikte teşebbüsün hangi piyasada faaliyet gösterdiği belirlenerek teşebbüsün hâkim durumunu kötüye kullanılıp kullanmadığı incelenmektedir. İlgili pazar ve hâkim durumda olan bir teşebbüs tespit edildikten sonra değerlendirilmesi gereken durum var olan üstünlüğün kötüye kullanılıp kullanılmadığıdır. AB ve Türk Hukukunda hâkim durumun kötüye kullanmasına yönelik birtakım örneklere yer verilmiş fakat söz konusu durumun bu örneklerle sınırlı olmadığıın altı çizilmiştir.

### **3.3. Birleşme ve Devralmalar**

Rekabet ortamının düzenli bir şekilde işleyişini engelleyen unsurlardan bir tanesi de piyasa düzenini bozan yoğunlaşma olarak da nitelendirilen birleşme ve devralmalardır. Yoğunlaşma kavramı, ilgili teşebbüste kalıcı bir şekilde kontrol değişikliği yaratan pazar yapısını değiştirebilecek nitelikteki işlemleri ifade etmektedir (Bellamy ve Child, 2008, s.636). Yoğunlaşma kavramının birleşme ve devralmaların yanı sıra ortak girişimleri de kapsaması rekabet terminolojisi açısından birleşme ve devralma kavramından daha isabetlidir. Zaten, mevcut AB mevzuatında da çoğunlukla “concentration” yani yoğunlaşma kavramı kullanılmaktadır.

Teşebbüsleri yoğunlaşmaya iten ana etken ekonomik etkinliğin sağlanması ve gelişimin daha ileriye taşınması isteğidir. Teşebbüsler yoğunlaşma ile birlikte güçlerini bir araya getirerek buldukları piyasada ekonomik faaliyetlerinin maliyetlerini daha aşağıya çekme imkânına kavuşmaktadır. Bunun yanında, yoğunlaşmalar sayesinde teşebbüsler tedarik, dağıtım, finansal kaynak temini, araştırma-geliştirme gibi alanlarda faydalar sağlayabilmektedir. Bu derece iktisadi öneme sahip olan yoğunlaşmaların rekabeti ortadan kaldıracak şekilde belli ellerde olmasının önüne geçilmesi amacıyla devlet kontrolünde olması rekabet düzeninin sağlanması açısından olağan karşılanmaktadır. Günümüzde neredeyse bütün hukuk sistemlerinde birleşme ve devralmalara belirli sınırlar çerçevesinde izin verilmektedir.

Roma Antlaşmasında düzenlenmemiş olan şirket birleşme ve devralmaları ilk olarak 1989 yılında 4064/89 sayılı Tüzük<sup>26</sup> ile düzenlenmiştir. Bu Tüzükle ilk kez Toplulukta ciroları belli bir eşik değeri aşan teşebbüsler arasındaki birleşme ve devralmaların Komisyona önceden bildirilmesi esası getirilmiştir. Rekabet hukuku ve politikasındaki reform çalışmaları çerçevesinde Birlikteki birleşme ve devralmalar 2004 yılında kabul edilen 139/2004 sayılı Teşebbüsler Arası Yoğunlaşmaların Kontrolü Konsey Tüzüğü<sup>27</sup> adı altında yeniden düzenlenmiştir. 139/2004 sayılı Tüzük, 4064/89 sayılı Tüzükteki yapıyı önemli ölçüde korumakla birlikte, gelişen ekonomiye paralel olarak artan yoğunlaşma işlemlerinin en uygun düzeyde, etkin, elverişli, adil ve şeffaf bir şekilde gerçekleştirilmesinin sağlanmasını garantiye alacak düzenlemeler getirmeyi amaçlamıştır (Ateş, 2008b, s.62).

Komisyon yoğunlaşmaların denetlenme usulünü de Yoğunlaşma Tüzüğü kapsamında düzenleyerek yoğunlaşmalara ilişkin incelemenin en uygun otorite tarafından yapılmasını sağlamayı amaçlamıştır. Bu çerçevede, Yoğunlaşma Tüzüğü incelendiğinde Komisyonun esas itibarıyla Birlik boyutu olan birleşme ve devralmalar kapsamında münhasır yetkisi olduğu, diğer yoğunlaşmaların ise ulusal otoritelerce denetlenmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

---

<sup>26</sup> Council Regulation (EEC) No 4064/89 of 21 December 1989 on the control of concentrations between undertakings, OJ L 395, 30.12.1989

<sup>27</sup> Council Regulation (EC) No 139/2004 of 20 January 2004 on the control of concentrations between undertakings (the EC Merger Regulation), OJ L 24, 29.1.2004, p. 1–22

Türk Hukukunda ise RKHK'nın 7. maddesi ile rekabeti sınırlayan birleşme ve devralmalar yasaklanmaktadır. Bu maddede “Bir ya da birden fazla teşebbüsün hâkim durum yaratmaya veya hâkim durumlarını daha da güçlendirmeye yönelik olarak, ülkenin bütünü yahut bir kısmında herhangi bir mal veya hizmet piyasasındaki rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuracak şekilde birleşmeleri veya herhangi bir teşebbüsün ya da kişinin diğer bir teşebbüsün mal varlığını yahut ortaklık paylarının tümünü veya bir kısmını ya da kendisine yönetimde hak sahibi olma yetkisi veren araçları, miras yoluyla iktisap durumu hariç olmak üzere, devralması hukuka aykırı ve yasaktır.” hükmü yer almaktadır. Bu düzenleme ile Roma Antlaşması'nın 86. maddesinin ruhuna uygun olarak, şirket birleşme ve devralmalarının kendisi yasaklanmamış, teşebbüslerin birleşme ve devralma yoluyla piyasaya hâkim olmaları denetlenerek, bu durumlarını kötüye kullanmaları engellenmek istenmiştir (Çeker, 1996, s.85-117). Türk ve AB sisteminde, birleşme ve devralma sayılan hallerin tespitinde esas olan unsur teşebbüsün kontrolünde meydana gelecek kalıcı değişikliktir. Grup içi işlemler ve yalnızca azınlık hakkı sağlayan hisse devirleri gibi kontrolde değişikliğe yol açmayan işlemler, birleşme ya da devralma sayılmamaktadır.

4054 sayılı Kanununun 7. maddesinde ayrıca, şirket birleşme veya devralma işleminin hukuken geçerlilik kazanabilmesi için, Rekabet Kurulu'na bildirilmesi ve Kurul'dan izin alınması şart koşulmuştur. Türk Hukukunda da birleşme ve devralmalara yönelik AB örneğinde olduğu gibi ayrıntılı düzenleme yapılarak 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ çıkartılmıştır. Tebliğe göre işlem taraflarının Türkiye ciroları toplamının 100 milyon TL'yi ve işlem taraflarından en az ikisinin Türkiye cirolarının ayrı ayrı 30 milyon TL'yi aşması veya devralma işlemlerinde devre konu varlık ya da faaliyetin, birleşme işlemlerinde ise işlem taraflarından en az birinin Türkiye cirosunun 30 milyon TL'yi ve diğer işlem taraflarından en az birinin dünya cirosunun 500 milyon TL'yi aşması halinde söz konusu işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Kuruldan izin alınması zorunlu kılınmıştır<sup>28</sup>.

---

<sup>28</sup><http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Asp?MevzuatKod=9.5.14354&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=Rekabet%20Kurulundan%20>

### 3.4. Devlet Destekleri

Rekabet üzerinde olumsuz etkilerde bulunan dış faktörlerden biri de son yıllarda üzerinde daha çok durulmaya başlanan devlet destekleri konusudur. Devlet destekleri en genel ifade ile piyasadaki etkinliğin artırılması amacı ile devletin piyasaya müdahalesi anlamına gelmektedir. Yardım yapılan teşebbüs rekabetçi piyasada rakiplere karşı korunmuş ve kendi faaliyetinin sonucu olmayan bir güce sahip kılınmış olur. Devlet destekleri sonucunda, teşebbüsler arasındaki rekabetin yararlanıcı teşebbüs lehine bozucu etkiler doğurması sebebiyle hem Türk hem de AB rekabet politikası kapsamında desteklerin denetimi konusunda devlete bir sorumluluk yüklenmiştir.

ABİA'nın 107. maddesinin 1. fıkrası, devlet desteğini, “bir üye devlet tarafından veya kamu kaynakları aracılığıyla herhangi bir biçimde verilen, üye devletler arasındaki ticareti etkileyen, belirli teşebbüsleri veya belirli malların üretimini kayırmak suretiyle rekabeti bozan ya da bozma tehdidinde bulunan her türlü destek” olarak tanımlanmıştır<sup>29</sup>. Bu tanım kapsamında verilen destek; desteği alana ekonomik yarar sağlıyorsa, rekabeti bozuyor veya bozma tehdidi içeriyorsa ve bu yardımdan dolayı birden çok üye devlet arasındaki ticaret etkileniyorsa, yasaklanması gereken bir destek olarak değerlendirilmektedir (Ateş, 2008c, s.64).

ABİA'nın 107. maddesine dayanılarak çıkarılan Komisyon Tebliği de, devlet desteği kavramının tanımlayıcı unsurlarını; bir teşebbüsün varlığı, tedbirin devlete isnat edilebilirliği, kamu kaynakları ile finanse edilmesi, bir avantaj sağlanması, tedbirin seçiciliği ve üye devletler arasındaki rekabete ve ticarete etkisi olarak sıralamıştır.

AB'de devlet desteğinin söz konusu olabilmesi için desteğin ‘belirli teşebbüsleri veya belirli ürünlerin üretimini kayırmak suretiyle rekabeti bozması veya bozma tehdidi yaratması’ ve ‘üye devletler arasındaki ticareti etkilemesi’ gerekmektedir. Devletin sağladığı bir tedbir, yararlanıcının rekabetçi konumunu rekabet ettiği diğer teşebbüsler karşısında iyileştiriyor ise, söz konusu tedbirin rekabeti bozduğu veya bozmakla tehdit ettiği kabul edilir. Uygulama

---

<sup>29</sup> <https://hazine.gov.tr/ab-kilavuz-ilkeleri?type=icon>

açısından, rekabetin mevcut olduğu veya olabileceği serbestleştirilmiş bir sektörde faaliyet gösteren bir teşebbüse devletin mali avantaj sağlaması durumunda rekabetin bozulduğu kabul edilir.

Açık bir tanımlı yapılmamakla birlikte, Komisyonun geçmiş kararları göz önünde bulundurulduğunda devlet desteğinin üye devletler arasındaki ticareti etkilemediğini kabul ettiği bazı örnekler aşağıda sıralanmıştır:

- Ağırlıklı olarak yereldeki hedef kitleye hitap eden ve diğer Üye Devletlerden yatırım veya tüketiciyi çekmesi mümkün gözükmeyen spor ve sosyal tesisler,
- Ziyaretçi veya kullanıcıların diğer Üye Devletlerdeki benzer imkânlarla yönelik tercihlerini etkilemesi mümkün olmayan kültürel etkinlikler ve ekonomik faaliyette bulunan kuruluşlar,
- Diğer Üye Devletlerden yatırım veya tüketiciyi cezbetmesi mümkün gözükmeyen ve yerel nüfusu hedefleyen genel kapsamda tıbbi hizmetler sunan hastaneler ve diğer sağlık kuruluşları,
- Dilsel ve coğrafi sebeplerle bölgesel olarak sınırlanmış izleyicisi olan kültürel ürünler ve/veya haber medyası,
- Konumu ve desteğin fiyatlar üzerindeki potansiyel etkisi itibarıyla diğer Üye Devletlerdeki diğer konferans merkezlerinden kullanıcıları cezbetmesi ihtimali bulunmayan konferans merkezi,
- Önceden belirlenmiş ve çok küçük yerel bir bölgede sosyal uyumsuzluk ve işsizlik sorunlarının doğrudan ele alındığı bilgi ve ağ platformu,
- Ağırlıklı olarak yerel kullanıcıya hizmet vermesinden dolayı sunulan hizmetlerde rekabetin yerel düzeyle sınırlı olduğu ve sınır ötesi yatırım üzerindeki etkisi oldukça düşük olan küçük havalimanı ve limanlardır<sup>30</sup>.

AB özellikle son yıllarda devlet desteklerinin denetlenmesi konusunda üye devletler arasındaki rekabet engellerini en aza indirmek için oldukça yoğun biçimde çalışmaktadır.

---

<sup>30</sup> Avrupa Komisyonu Avrupa Birliğinin İşleyişine ilişkin Antlaşmanın 107. maddesinin 1. fıkrasına göre Devlet Desteği Kavramına İlişkin Komisyon Tebliği

Sadece ekonomik ve sosyal farklılıkları gidermek, araştırma yoluyla ileri teknolojiyi sağlamak gibi amaçlarla kullanılması gereken desteklerin, amacı dışında kullanılması Komisyonun halen üye ülkelere en çok uyarılarda bulunduğu konulardan birisidir. AB’de devlet desteklerinin amacına uygun bir şekilde kullanılabilmesi amacıyla destekler AB fonları, üye devletlerin merkezi idareleri ve yerel idarelerce yürütülmektedir. Komisyona ise, destekler kapsamında uygulanan programların uygunluğunun denetlenmesi görevi verilmiştir. Komisyonca devlet destekleri onaylanana kadar üye devlet tarafından yararlanıcıya ödeme yapılamaz. Komisyon, desteğin ortak pazarda rekabeti bozucu etki yaratacağına karar vermiş ise, ilgili devlete süre verilerek, desteğin kaldırılmasını ister. İlgili devlet bunu süresinde yapmazsa, Komisyon tarafından re’sen soruşturma açılabilir. Ayrıca, ilgili üye devlet, haksız rekabete sebebiyet veren devlet hakkında doğrudan ABAD’da dava da açılabilir. Devlet desteğinin öngörülen amaç dışında kullanıldığına karar verilmesi halinde desteğin faiziyle birlikte iadesi gerekmektedir.

Türkiye’de ise devlet destekleri yatırım destekleri ve ihracat yardımları çerçevesinde ayrı ayrı düzenlenmiştir. Önceden devlet yardımlarından sorumlu tek bir kuruluşun olmadığı ülkemizde 6015 sayılı Devlet Desteklerinin İzlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun’un 23.10.2010 tarihinde Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmesiyle bu konudaki belirsizlik giderilmiştir. Kanunun yayımlanması ile birlikte devlet yardımlarının ülke genelinde bir bütünsellik içerisinde izlenmesi ve denetlenmesinin yanında, AB devlet yardımları kurallarına uygun bir yapı oluşturulması için Hazine Müsteşarlığı Devlet Destekleri Genel Müdürlüğü görevlendirilmiştir<sup>31</sup>. Bu Kanun ve diğer kanunlarla devlet desteklerine yönelik görevleri yürütmek üzere Devlet Desteklerini İzleme ve Denetleme Kurulu (DDİDK) kurulmuş olup Kurulun devlet desteklerine yönelik almış olduğu kararlar kesin niteliktedir.

6015 sayılı Kanun tamamen AB devlet destekleri mevzuatı esas alınarak oluşturulmuştur. Kanunun amacı, devlet desteklerinin Türkiye ile AB arasındaki anlaşmalara uygun olarak düzenlenmesini ve ilgili mercilere bildirimini sağlamak üzere ilke ve esasların belirlenerek desteklerin izlenmesi ve denetlenmesine ilişkin usul ve esasları tespit etmek olarak belirtilmiştir. Kanunda, Türkiye-AB Gümrük Birliği Anlaşması kapsamında dışında kalan tarım, balıkçılık ve hizmet sektörleri devlet destekleri kapsamında değerlendirilmemiştir.

---

<sup>31</sup> <https://www.hazine.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Hakkimizda-DDGM>

Kanun kapsamında; ürünlerin veya hizmetlerin menşei ile ilgili ayrımcılık yapılmaksızın bireysel tüketiciye verilen sosyal nitelikli destekler ile doğal afetlerin veya olağanüstü olayların sebep olduğu zararı gidermeye yönelik olan ve zararın maddi büyüklüğünü geçmeyen destekler uygun devlet desteği olarak sayılmıştır.

6015 sayılı Kanunda aşağıda sayılan destekler uygun görülebilir devlet destekleri olarak sayılmış ve bu desteklerin kapsam ve kurallarının Kurul tarafından belirleneceği vurgulanmıştır<sup>32</sup>. Bunlar;

- AB seviyesine göre yaşam standardının aşırı ölçüde düşük veya işsizlik oranının çok yüksek olduğu bölgelerde ekonomik gelişmeyi sağlamak amacıyla verilen destekler,
- Türkiye ile AB arasındaki yapısal uyum gereklerinin yerine getirilmesini sağlamayı amaçlayan destekler,
- Türkiye ile AB arasındaki ticaretin koşullarını ortak çıkarlara ters düşecek ölçüde olumsuz etkilememek kaydıyla kültür mirasının ve doğal varlıkların korunmasına yönelik destekler,
- Türkiye ve AB'nin ortak çıkarlarına hizmet eden önemli bir projenin gerçekleşmesini sağlamaya yönelik desteklerdir.

Türkiye'de devlet desteği uygulamalarının merkezi idare tarafından yapılması ve denetimi sağlayacak kuruluşun tam bağımsız yapıda olmaması AB sistemi ile farklılık oluşturmaktadır. Ayrıca ülkemizde desteklerin AB'nin NUTS<sup>33</sup> sistemi gibi bölgesel bir zemine dayandırılarak oluşturulması mevzuat uyumu ve teşviklerin düzenli dağıtılabilmesi bakımından yararlı olacaktır.

---

<sup>32</sup> 6015 sayılı Devlet Desteklerinin İzlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun

<sup>33</sup> AB, üye ve aday ülkelerin bölgeleri arasındaki yönetsel birim farklılıklarını gidermek ve daha homojen bir yapı meydana getirebilmek amacıyla NUTS'u (İstatistikî Bölgesel Birimler Sınıflandırması - The Nomenclature of Territorial Units for Statistics) oluşturmuştur. NUTS, AB ülkelerinin kullandığı istatistiki bölge sınıflandırmasıdır.



## 4. AB REKABET KURALLARININ SİVİL HAVACILIK SEKTÖRÜNE UYGULANMASINI SAĞLAYAN TEMEL DÜZENLEMELER

Bu bölümde AB rekabet hukuku kurallarının hava taşımacılığı sektöründe uygulanması, uygulamaların yasal altyapısı ve söz konusu düzenlemelerin içerikleri hakkında bilgi verilecektir. Bölümde ayrıca, günümüz AB havacılık sektöründeki rekabet ortamının ve düzenlemelerin daha iyi anlaşılabilmesi için Chicago Konvansiyonundan bu yana AB havacılık sektörünün geçirdiği serbestleşme (liberalizasyon) süreçleri de ayrıntılı olarak incelenecektir.

### 4.1. AB Hava Taşımacılığı Sektörü ve Serbestleşme Süreci

I. Dünya Savaşı'na son veren Paris Barış Konferansında savaşa son verilme kararının yanı sıra ülkeler arasında bir havacılık anlaşması imzalanması fikri de ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda, 6 Mart 1919 tarihinde 14 ülkenin katılımıyla hava taşımacılığı tarihindeki en eski uluslararası anlaşma olarak kabul edilebilecek Paris Konvansiyonu imzalanmıştır. Çok taraflı olarak imzalanan Paris Konvansiyonunda, ülkelerin kara sınırlarının üzerindeki hava sahasında ülkelerin ulusal egemenlik hakkı olduğunun genel ilke olarak kabul edilmesi açısından önemlidir (Doganis, 2002, s.30).

Hava sahasının bir ulusal egemenlik sujesi olarak değerlendirilmesi uluslararası yönü ağır basan havacılık sektörünün devamlılığı için ülkelerin yeniden biraraya gelmesi gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu çerçevede, sektöre bir standart getirilmesi ve mevcut sorunların çözümlenmesi amacıyla 52 devletin katılımıyla 1944 yılında Chicago Konferansı toplanmıştır. Yapılan uzun görüşmelerden hedeflenen sonuçlar elde edilemese de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (International Civil Aviation Organization-ICAO) kurulmasının kararlaştırılması ve sivil havacılığa uluslararası bir standart getirmeye yönelik geçici bir anlaşma (PICA0-Provisional International Civil Aviation Organization) imzalanması geleceğe yönelik umut verici bir gelişme olarak kabul edilmiştir<sup>34</sup>.

---

<sup>34</sup><http://www.wikizero.net/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvQ2hpY2Fnb19Lb252YW5zaXlvbnU>

1945'ten 1947'ye kadar yürürlükte kalan geçici anlaşmanın imzaları Mart 1947'de tamamlanmış ve Nisan 1947'de Chicago Konvansiyonu resmen yürürlüğe girmiştir. Böylece ICAO Birleşmiş Milletler'e bağlı bir örgüt olarak 4 Nisan 1947 tarihinde kurulmuş ve bu tarihten itibaren sivil havacılık alanında küresel ölçekte birçok önemli gelişmenin hazırlayıcısı olmuştur. ICAO'nun ana görevi uçuş emniyeti ve güvenliğine yönelik uluslararası kurallar ve politikalar geliştirerek uluslararası sivil havacılığın düzenli gelişimini sağlama olarak belirlenmiştir. Ancak bu görevle birlikte ICAO'nun üye ülkeler arasındaki uyuşmazlıkların çözümünde, anlaşmazlığa taraf ülkelerden birinin başvurusu halinde yargısal yetkisi de bulunmaktadır<sup>35</sup>. Ancak, uygulamada siyasi sorunlardan doğan uyuşmazlıklarda ICAO'nun sorumluluk almadığı ve devletlerarasında taraf olmaya pek istekli olmadığı gözlemlenmektedir.

Chicago Konferansı sonucunda imzalanan Konvansiyonun en önemli maddelerinden olan 6. maddede özetle; “anlaşmaya taraf devletlerin hava sahası üzerinde gerçekleştirilecek havacılık faaliyetlerinin o devletin izin ve diğer yetkileri doğrultusunda yapılabileceği” ifade edilmektedir. İlgili madde ile hava sahaları devlet egemenliğinin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edilmiş ve havacılık hizmetlerinin yürütülebilmesi için devletler arasında ikili havacılık anlaşmalarının<sup>36</sup> akdedilmesi gerekli kılınmıştır. Chicago Konvansiyonu uluslararası havacılık ilişkileri açısından temel bir sistem belirlemiş olsa da ekonomik ve ticari konuları düzenlemekten yoksun olduğundan, ikili havacılık anlaşmalarının bu boşluğu doldurmak gibi bir işlevi olduğu da kabul edilmektedir (Çelik, 2016, s.13-14).

İkili havacılık anlaşmaları halen hava ulaşımının gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli araç olsa da içeriğinde birçok kısıtlayıcı hüküm bulunması nedeniyle sektörün rekabetçi bir yapıya geçişine engel oluşturmaktadır. Bu anlaşmalarda genel olarak akit devletler arasında hava ulaşımını sağlayacak havayollarının önceden tayin edilmesi, mülkiyet ve etkin kontrol şartı ile yabancı yatırımcılara belirli oranlarda izin verilmesi ve kabotaj yasağı çerçevesinde bir ülkeye ait yurtiçi taşımacılık hizmetinin başka bir ülke havayolu tarafından yapılamamasına yönelik hükümlere yer verilmektedir. Bu korumacı yaklaşımın ağır geçen iki dünya savaşının

---

<sup>35</sup> [http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-\\_icao\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-_icao_.tr.mfa)

<sup>36</sup> İkili havacılık anlaşmaları, tarifeli uluslararası hava taşımacılığını gerçekleştirmek, desteklemek, gelişimine katkı sağlamak ve anlaşmaya taraf olan her iki ülkenin de ortak çıkarlarını teminat altına almak amacıyla düzenlenen anlaşmalardır.

ardından ülkelerin daha kapanık bir politika benimsemeleri nedeniyle ortaya çıktığı değerlendirilmektedir.

Dünya savaşlarının etkisinin atlatılması ve küresel bir ekonomik düzenin oluşmaya başlaması devletlerarası yakın ilişkilerin kurulması gerekli kılmıştır. Bu durum, uluslararası havayolu taşımacılığının gelişmesini sağlamış ve korumacı bir yaklaşımla yürütülen havayolu taşımacılığı sektörü hızlı bir deregülasyon sürecine girmiştir (Gündoğdu, 2009a, s.8). Öncelikle ABD’de havacılık yönetimini elinde bulunduran Sivil Havacılık Kurulu’nun (Civil Aviation Board) ortaya çıkan ihtiyaçların mevcut anlaşmalarla karşılanamadığı düşüncesiyle başlattığı girişimler Havayolu Deregülasyon Yasasının (Airline Deregulation Act) kabul edilmesiyle ilk hedefine ulaşmıştır. ABD’de başlayan serbestleşme hareketleri bir süre sonra AB’yi de etkilemiş ve bu etkileşim 1987 yılında AB’de ilk liberalizasyon paketinin kabulü ile sonuçlanmıştır. Kapasite paylaşımı ve ücretler konusunda esneklik getirerek pazara girişlerin kolaylaştırılmasını amaçlayan ilk liberalizasyon paketinin sonuçları sınırlı olsa da, sektöre yönelik sıkı regülasyon dönemini sona erdirmiştir (Gündoğdu, 2009b, s.10). Daha sonra 1990 ve 1992 yıllarında iki yeni kapsamlı değişiklik paketi kabul edilerek liberalizasyon faaliyetleri sürdürülmüştür.

İkinci liberalizasyon paketi ile kapasite paylaşımı, rota ve slot tahsisi ve fiyatlama konularında esneklik getirilmiştir. 1992 yılında kabul edilen üçüncü paket ile de işletme lisansı, pazara giriş serbestisi (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 (Göktepe, 2007a, s.215). Ancak AB’de rekabet ortamını oluşmasına etki eden en önemli gelişme 1997 yılında üye devletler arasındaki kabotaj yasağının kaldırılması kararı ile ortak havacılık pazarının oluşabilmesi için bütün temel bileşenlerin tamamlanmasıdır.

Birlik içerisinde ortak havacılık pazarının oluşturulmaya başlanmasının ardından politikanın tamamlayıcı unsuru olan liberalleşmenin üçüncü ülkelere yaygınlaştırılması AB’nin temel hedeflerinden biri olmuştur. Bu noktada, AB hukukunun yetkiye ilişkin kuralları üzerinde durmak üçüncü ülkelerle Komisyonun havacılık alanında hangi konularda anlaşma yürütülebileceğini değerlendirebilmek açısından yararlı olacaktır.

AB yetkilerini kullanırken, “yetkilendirilme (mandate)” ilkesine tabidir. Bu ilke uyarınca, AB ancak üye devletler tarafından kendisine verilen yetkilerin sınırları dâhilinde hareket eder. Genel kural, Birliğin genel yetkili olmaması fakat antlaşmalar ile kendisine verilmiş görevleri gerçekleştirmek üzere belirli ve sayılı alanlarda yetkili olmasıdır. Üye devletler, Birlik düzenleme yapmadığı müddetçe yetkilidir. Birlik yetkisini kullandığı ve hukuki düzenlemeler yaptığı ölçüde üye devletlerin yetki alanı daralmakta ve üye devletler ya Birlik düzenlemesinin çizdiği sınırlar içerisinde düzenleme yapabilmekte, ya da hiçbir düzenleme yapamamaktadır.

Taşımacılık politikası da paylaşılan yetki alanında yer alan bir konudur. Bazı üye ülkelerin (İsveç, Finlandiya, Belçika, Lüksemburg, Avusturya, Hollanda, Birleşik Krallık) özellikle ABD’yi kapsayan üçüncü ülkelerle yaptığı ikili havacılık anlaşmaları, ihlal prosedürü çerçevesinde Komisyon tarafından, Birliğin yetkisinin ihlal edildiği iddiasıyla ABAD’a götürülmüştür. ABAD’ın bu ülkeler ve ABD arasındaki açık semalar (open skies) anlaşmalarına yönelik vermiş olduğu kararlar, havacılık anlaşmaları alanında AB ile üye ülkeler arasındaki yetki dağılımının açıklığa kavuşturulması ve üye devletlerle üçüncü ülkeler arasındaki ikili havacılık anlaşmalarının bazı yönleri bakımından Birliğin münhasır yetkili olduğunu ortaya koyması açısından oldukça önemlidir. ABAD konuya ilişkin kararlarında öncelikle Antlaşmaların Birliğe hava taşımacılığı alanında açıkça münhasır bir dış yetki vermediğini tespit etmiştir. Ancak, Birlik içi rotalarda tarifelerin belirlenmesi, bilgisayarlı rezervasyon sistemleri ve slotlara ilişkin hususlarda Birliğin münhasır yetkisi olduğu sonucuna varılmıştır. Bunun dışında kalan konularda ise, AB hukukunun yetkiye yönelik ilkeleri doğrultusunda üye devletler Birliğe karşı sadakat yükümlülüğü çerçevesinde hareket etmektedir.

Bu çerçevede, Komisyon 1992 yılında ilk kez aldığı yetki ile üye ülkeler adına üçüncü ülkeler ile hava taşıma anlaşmaları müzakere etmeye başlamıştır. Bu doğrultuda Komisyon bugüne kadar birçok ülke ile müzakereler yürütmüş, anlaşmalar imzalamıştır. Ancak, bu anlaşmalardan en önemlisi uzun yıllar süren müzakerelerin ardından 30 Mart 2008 tarihinde yürürlüğe giren ABD – AB Açık Semalar Anlaşmasıdır. ABD ve AB arasında imzalanan Açık Semalar Anlaşmasında o zamana kadar yapılmış ikili havacılık anlaşmalarından daha liberal bir yaklaşım benimsenmiş ve AB üyesi ülkelerin havayollarının ABD’de herhangi bir noktaya,

ABD havayollarının da AB'de herhangi bir noktaya kısıtlama olmaksızın sefer yapabilmesi kararlaştırılmıştır<sup>37</sup>.

7 Haziran 2015 tarihinde Komisyon “Yeni AB Havacılık Stratejisini (An Aviation Strategy for Europe)” kamuoyu ile paylaşmış ve bu politika kapsamında; Avrupalı şirketlere yeni iş alanları yaratılmasını, emniyet standartlarının yükseltilmesini, AB üyesi ülke yolcularının dünyada daha fazla noktaya uçmalarını ve oluşacak rekabet ortamıyla bilet fiyatlarının ucuzlamasını amaçlandığını ifade etmiştir.

Strateji kapsamında Güneydoğu Asya Uluslar Birliği (ASEAN) ülkeleri (Brunei, Kamboçya, Laos, Tayland, Endonezya, Myanmar, Singapur, Filipinler, Malezya, Vietnam), Körfez ülkeleri, Türkiye, Çin, Meksika, Ermenistan ve Brezilya ile müzakereler başlatılmıştır<sup>38</sup>. AB'nin söz konusu strateji ile dünyada güçlenen Katar, Emirates, Türk Hava Yolları (THY) gibi taşıyıcılara karşı AB taşıyıcılarını korumak, batıdan doğuya kayan havacılık merkezlerinden pay almak ve bu arada da emniyet, güvenlik ve rekabeti artırıcı birtakım çalışmalar yapmayı amaçladığı değerlendirilmektedir. Söz konusu müzakere süreçlerinin AB'nin istediği şartlarda tamamlanması halinde dünya havacılık pazarında AB hava taşıyıcılarının etkilerini daha da arttırması muhtemeldir.

#### **4.2. AB Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Kurallarının Uygulanması**

1958 yılında Roma Antlaşması'nın yürürlüğe girdiği tarihlerde hava taşımacılığı sektörü bugünkü gelişmiş durumundan oldukça uzakta idi. Ancak zaman içerisinde havacılık teknolojisindeki gelişim, topluluk sınırlarının genişlemesi ve hava taşımacılığının güvenilirliğinin benimsenmesi ile sektör bugünkü güçlü yapısına kavuşmuştur.

Birlik içerisinde havacılık sektörü hızlı bir gelişim göstermesine rağmen rekabet kurallarının etkin olarak uygulanması diğer taşımacılık modlarına göre daha geç gerçekleşmiştir. Bunun başlıca sebebi ise, 1962 yılında kabul edilen 141/62 sayılı Konsey

---

<sup>37</sup> <http://www.gazetevatan.com/sivil-havacilik-sektorunun-haritasi-degisiyor-170110-yasam/>

<sup>38</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-15-6144\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6144_en.htm)

Tüzüğü'nün<sup>39</sup> ortak taşımacılık politikası oluşuncaya kadar havacılık sektörünü rekabet kurallarının uygulanmasına ilişkin 17/62 sayılı Tüzüğün<sup>40</sup> kapsamı dışında bırakmasıdır (Blanco,Houtte, 1996, s.168). Bu çerçevede, 141/62 sayılı Tüzük gereğince Komisyonun hava taşımacılığı sektöründe rekabeti engelleyen bir durumdan şüphelenmesi halinde doğrudan araştırma yapma, karar verme ve cezai yaptırım uygulama gibi bir yetkisi bulunmamaktaydı.

Havacılık sektöründe rekabeti engelleyici faaliyetlere Komisyonun doğrudan müdahale yetkisinin bulunmaması sebebiyle 1987 yılına kadar havacılık sektöründe etkin bir rekabet denetimi yapılamamış, Roma Antlaşması'nın 81. ve 82. maddesi kapsamında Komisyonun sahip olduğu sınırlı denetim yetkisi sektörün hızlı büyümesi nedeniyle ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiştir. Bu çerçevede, 1987 yılında 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>41</sup> ile Komisyona 17/62 sayılı Tüzük kapsamındaki rekabete ilişkin durumlarda soruşturma yapma, ihlallere son verme ve bireysel muafiyet verme yetkileri tanınmıştır (Hassu, 2004a, s.20). Bu Tüzükte grup muafiyetlerinin yerine getirilmesi için ilgili prosedürün yokluğu nedeniyle Bakanlar Konseyi tarafından aynı zamanda 14 Aralık 1987 tarih ve 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>42</sup> de kabul edilmiştir. 3976/87 sayılı Tüzük, Komisyona tüzüklerde listelenen belli anlaşma kategorilerinde grup muafiyetleri verebilme yetkisini içermektedir (Angela, 2003, s.109).

Her iki Tüzüğünde yürürlüğe girmesiyle birlikte hava taşımacılığı sektöründe Komisyon rekabeti engelleyici herhangi bir durum karşısında hukuken belli yetkilere sahip olmuştur. Böylelikle, rekabete yönelik konularda belli ölçüde Komisyonun ve üye ülkelerin rekabet otoritelerinin sorumlu olduğu bir düzenin ilk adımı atılmıştır.

---

<sup>39</sup> Council Regulation no.141/62 Exempting Transport from the Application of Council Regulation No.17.(1959-1962) OJ Spec.Ed.291

<sup>40</sup> Council Regulation no.17/62 First Regulation Implementing Article 85 and 86 of the Treaty. (1959-1962) OJ Spec. Ed. 87

<sup>41</sup> Council Regulation (EEC) No 3975/87 of 14 December 1987 laying down the procedure for the application of the rules on competition to undertakings in the air transport sector. (1988) OJ L376/10

<sup>42</sup> Council Regulation (EEC) No 3976/87 of 14 December 1987 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector. OJ 1987 L374/9

### **4.3. Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabeti Düzenleyen Tüzükler**

Bu başlık altında temel olarak, hava taşımacılığında rekabet kurallarının uygulanmasını sağlayan rekabet düzenlemelerinin ayrıntılı olarak incelemesi yapılacaktır. AB’de 1987 yılında ilk liberalizasyon hareketleri ile birlikte başlayan süreçte sadece havacılık sektörüne özgü ortaya konulan önemli düzenlemelerin günümüze gelinceye kadarki değişimleri ortak pazar oluşturma çabalarının daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

#### **4.3.1. 3975/87 ve 3976/87 sayılı Konsey Tüzükleri**

1987 yılına kadar Birlik içerisinde havacılık sektörüne özgü rekabet kurallarının bulunmaması hızla büyüyen sektörde sıkıntıların yaşanmasına yol açmıştır. Chicago Konvansiyonu kapsamında, uluslararası hava taşımacılığı, bayrak taşıyıcısı havayollarını ön planda tutulduğu ikili havacılık anlaşmaları ile yürütülmekte idi. AB, dünyada yaşanan gelişmeler doğrultusunda sürdürülemez olarak gördüğü bu sistemi 1987 yılı itibariyle gerçekleştirdiği liberalizasyon paketleriyle değiştirmeyi amaçlamıştır. Bu kapsamda atılan en önemli adım ise, 14 Aralık 1987 tarih ve 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü ile Komisyona havacılık sektöründe de 17/62 sayılı Tüzük kapsamındaki rekabete aykırılık hallerinde soruşturma yapma, ihlallere son verme ve bireysel muafiyet verme yetkilerinin tanınmasıdır.

3975/87 sayılı Tüzük ile topluluk içi hatlarda Roma Antlaşması’nın 81. ve 82. maddesi doğrudan uygulanmaya başlanmıştır. Söz konusu Tüzük ile rekabetin önündeki engellerin en aza indirilmesinin yanı sıra topluluk içerisinde havacılık pazarının geliştirilmesi de amaçlanmıştır. Bu kapsamda, Tüzüğün ikinci maddesinde, teşebbüsler arasındaki anlaşma, uyumlu eylem veya kararların amacının teknik gelişim ve işbirliği sağlama amaçlı olması halinde bir yaptırım uygulanmayacağı ifade edilmiştir. Liberalizasyon sürecinin ilk aşamasında rekabete aykırılık hallerinde Komisyonun yetkisi sadece üye ülkeler ile sınırlı iken daha sonra kabul edilen düzenlemelerle üye ülkelerin kendi havalimanları arasındaki rekabete aykırılık halleri de Komisyonun yetkisi kapsamına alınmıştır. Komisyon 1987 yılından itibaren rekabete aykırılık hallerinde daha çok yetkiye sahip olsa da 3975/87 sayılı Tüzüğün Topluluk ile üçüncü ülkeler arasındaki hava taşımacılığını kapsamaması, AB’nin ilerleyen yıllarda üçüncü ülkelere yönelik rekabet politikalarına yönelmesine sebebiyet vermiştir.

3975/87 sayılı Tüzük Komisyona rekabeti bozucu eylemlere yönelik soruşturma yapma, ihlalleri sona erdirmeye ve bireysel muafiyet verme yetkilerini içerse de grup muafiyeti<sup>43</sup> verme yetkisini içermiyordu. Bu boşluğu doldurmak için, 14 Aralık 1987 tarih ve 3976/87 sayılı “Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Belli Kategorideki Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere Antlaşmanın 81(3). maddesinin Uygulanması Hakkında Konsey Tüzüğü” kabul edilmiştir. Söz konusu Tüzük, Komisyona belirli anlaşma kategorilerine grup muafiyetleri verebilme yetkisini içeriyordu. Bu kapsamda da bugüne kadar grup muafiyetlerini içeren üç adet Tüzük çıkarılmıştır. Bunlar;

- 2671/88 sayılı ortak planlama ve koordinasyon, ortak faaliyetler ve gelir paylaşımı, slot tahsisi ve taşıma tarifeleri hakkında danışma ile ilgili tesebbüsler arası anlaşmalar, kararlar ve uyumlu davranışlara yönelik komisyon tüzüğü,
- 2672/88 sayılı bilgisayarlı rezervasyon sistemleriyle ilgili tesebbüsler arası anlaşma kategorilerine yönelik komisyon tüzüğü,
- 2673/88 sayılı yer destek hizmetleriyle ilgili belirli kategorideki anlaşmalara komisyon tüzüğüdür.

3976/87 sayılı Konsey Tüzüğüne dayanılarak verilen grup muafiyetlerinin süresinin dolmasıyla 1993 yılında, havayolu taşımacılığı sektöründeki bazı anlaşma, karar ve uyumlu eylemlerin Roma Antlaşmasınının 81. ve 82. maddelerinin uygulanmasından muaf tutulmasına ilişkin 1617/93 sayılı Komisyon Tüzüğü<sup>44</sup> çıkarılmıştır. Tüzükte, amaçları;

- Bir hava hizmetinin ortaklaşa planlanması ve programların koordinasyonu,
- Programlı hava hizmetleri ile yük ve yolcu ve bagaj taşıma tarifeleri hakkında danışma,
- Yeni bir hatta programlı bir hava hizmetinin ortaklaşa yapılması,
- Havalimanlarında slot tahsisi ve havalimanı programlaması (Topluluk havalimanları arasında hava hizmetleriyle ilgili slot tahsisi ve havalimanı programlaması )

---

<sup>43</sup> Grup muafiyeti, muafiyet şartlarının gerçekleşmesi halinde Komisyonun belirli konulardaki anlaşma türlerine çıkartacağı tüzükler ile toplu olarak muafiyet tanınmasıdır.

<sup>44</sup> 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.



- Hava taşımacıları tarafından ortak satın alma, geliştirme ve tarifelerin yapılması,
- Rezervasyonlar ve bilet kesme ile ilgili bilgisayarlı rezervasyon sisteminin işletilmesi

olan ve hava taşımacılığı sektöründe faaliyet gösteren işletmeler arası anlaşma, uyumlu eylem ve bunlar tarafından kurulan birliklerin kararlarının, Antlaşma'nın 81(3) maddesine göre 81(1) maddesinin uygulanmasından muaf tutulacağı belirtilmiştir (Hassu, 2004b, s.23).

Görüldüğü üzere grup muafiyeti kapsamına alınan eylemler oldukça geniş tutulmuştur ve çoğu muafiyet rekabet ortamını olumsuz yönde etkileyebilecek niteliktedir. Ancak, liberalizasyon hareketlerinde başlangıç aşamasında olunması ve pazar serbestisinde kademeli geçiş öngörüldüğü için muafiyetlerin kapsamlı tutulması doğal karşılanmalıdır.

#### **4.3.2. 411/2004 ve 487/2009 sayılı Konsey Tüzükleri**

Hava taşımacılığı sektöründe rekabet kurallarının uygulanmasına yönelik 3975/87 sayılı Konsey Tüzüğü zaman içerisinde değişikliklere uğramış ve 1 Mayıs 2004 tarihinde yürürlüğe giren 411/2004 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>45</sup> ile yürürlükten kaldırılmıştır. Söz konusu Tüzüğün sadece bireysel muafiyetlere uygulanan 6(3). maddesi ise yürürlükte kalmıştır (Göktepe, 2007b, s.6). Ayrıca, söz konusu Tüzük ile 3976/87 sayılı Konsey Tüzüğü ve 1/2003 sayılı Konsey Tüzüğünde<sup>46</sup> de değişiklik yapılmıştır.

411/2004 sayılı Tüzüğün getirmiş olduğu en büyük yenilik, rekabet kurallarının sadece Birlik içerisinde değil Birlik ve üçüncü ülkeler arasında da uygulanmasını sağlamak olmuştur. Böylelikle, Komisyonun 3975/87 sayılı Tüzük ile sahip olduğu rekabeti bozucu hallerde soruşturma yapma, ihlallere son verme yetkileri Birlik dışı rotalar için de kabul edilerek Komisyonun yetki alanı genişletilmiştir.

---

<sup>45</sup> 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

<sup>46</sup> 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

411/2004 sayılı Tüzüğün çıkarılmasındaki en önemli neden art arda kabul edilen liberalizasyon paketleriyle Birlik içerisinde belirli bir seviyede ortak pazar oluşturulmasına rağmen Birlik dışı rotalarda rekabeti bozucu eylemlere Komisyonun müdahale imkânına sahip olmamasıdır. Üye ülkelerin Birlik dışındaki hava taşımacılığı faaliyetlerini düzenledikleri ikili havacılık anlaşmalarında bayrak taşıyıcısı havayollarına geniş haklar tanınmakta fakat bu duruma Komisyonun müdahale imkânı bulunmamaktaydı. 411/2004 sayılı Tüzüğün kabulü ile bu duruma son verilmiş ve Birlik dışı rotalarda gerçekleşen rekabete aykırı haller de Komisyonun yetkisi kapsamına alınmıştır.

Havacılığa özgü rekabet kuralları uygulanırken bir yandan genel rekabet kurallarına uyma zorunluluğu da devam etmektedir. Bu kapsamda, Roma Antlaşmasının 81. ve 82. maddelerinin uygulanmasına yönelik kuralların düzenlendiği 1/2003 sayılı Konsey Tüzüğüne de değinmek gerekmektedir. Tüzük ile Roma Antlaşması'nın 81(3). maddesinin doğrudan uygulanmasını sağlanırken Komisyonun çalışma sistemini yeniden düzenlenerek bireysel muafiyetler verme yetkisi sona erdirilmiştir. Belirli kategorideki anlaşma, karar ve uyumlu eylemlere yönelik Komisyona grup muafiyeti verebilme yetkisi içeren 3976/87 sayılı Tüzüğün zaman içerisinde ihtiyaçlara cevap verememesi üzerine Tüzük ilk önce 411/2004 sayılı Tüzük ile değişikliğe uğramıştır. Bu değişiklikle Komisyona topluluk dışı rotalarda da grup muafiyetleri verebilme yetkisi verilmiştir. Ancak, yapılan değişiklikler köklü bir değişim sağlamadığı için 25 Mayıs 2009 tarih ve 487/2009 sayılı “Hava Taşımacılığı Sektöründe Belli Kategorideki Anlaşmalar ve Uyumlu Eylemlere Antlaşmanın 81(3). maddesinin Uygulanması Hakkındaki Konsey Tüzüğü<sup>47</sup>” kabul edilmiştir. 487/2009 sayılı Tüzükle, Komisyona ABİA'nın 101(1) maddesi kapsamında yasaktan muaf olan belirli anlaşma, karar ve uyumlu eylemlerle yönelik Tüzük çıkarabilme yetkisi tanınmıştır.

Bu çerçevede, Komisyonunun havacılık sektöründeki işbirliği anlaşmalarına karşı yaklaşımını incelemek konunun anlaşılması açısından yararlı olacaktır. Bu kapsamda, THY ile Lufthansa (case number: 39794) ve Brussels Havayolları ile TAP Air Portugal (case number: 39860) arasındaki kod-paylaşımı (code-share) anlaşmalarına yönelik 2011 yılında re'sen

---

<sup>47</sup> Council Regulation (EC) No 487/2009 of 25 May 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector, OJ L 148, 11.6.2009

başlatılan iki ayrı incelemenin<sup>48</sup> değerlendirilmesi önem arz etmektedir. Komisyon ilk inceleme kararında, işbirliği anlaşmalarının yolculara önemli yarar sağlayabileceğini ancak rekabeti bozucu etkisinin de olduğunu belirtmiştir. Ayrıca, söz konusu işbirliği anlaşmalarının olağan anlaşmalardan farklı olduğunu, Almanya-Türkiye ve Belçika-Portekiz hatlarında kendi uçuşlarını zaten gerçekleştiren havayolu şirketlerinin, birbirlerinin biletlerini satmak yerine birbirleri ile rekabet etmeleri gerektiğini ifade etmiştir (Gürkaynak, 2011b, s.54). Ancak, 2016 yılında tamamlanan THY-Lufthansa incelemesinde Komisyon, tarafların işbirliği anlaşmasının bütün koltukları kapsamaması ve iki şirketin farklı fiyatlandırma stratejileri uygulaması nedeniyle ortada tam olarak rekabeti sınırlandırıcı nitelikte bir anlaşma olmadığına karar vermiştir. Henüz nihai karar verilmemiş olan Brussels Havayolları-TAP Havayolları dosyasının 27 Kasım 2016 tarihli ön kararında ise, iki şirketin anlaşması gereği bilet satımında bir sınır belirlenmemiş olması ve şirketlerin her kategoride birbirlerinin koltuklarını dilediğince satabilmeleri şirketler arasında ortak bir strateji olduğu yönünde değerlendirilmiştir<sup>49</sup>. Görüldüğü üzere Komisyon, işletmelerin rekabet etme olanakları varken işbirliği anlaşmaları yaparak sektörde avantaj sağlama çabalarını rekabeti bozucu bir durum olarak nitelendirmiştir.

#### **4.3.3. 95/93 sayılı topluluk havalimanlarında slot tahsisi için ortak kurallar hakkında Konsey Tüzüğü'nün incelenmesi**

Bir havalimanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla havalimanı işletmecisi veya ilgili sivil havacılık otoritesi tarafından havayolu şirketlerine tahsis edilen izin slot tahsisi olarak tanımlanmaktadır. AB'de slot tahsisleri 1993 tarihli ve 95/93 sayılı Topluluk Havalimanlarında Slot Tahsisi için Ortak Kurallar Hakkında Konsey Tüzüğü<sup>50</sup> ile düzenlenmiştir. Bu düzenlemede üzerinde 2002, 2003 ve 2004 en son olarak da 2009 yılında değişiklikler yapılmıştır.

Havacılık sektörünün hızlı gelişimine paralel olarak yeteri kadar yeni havalimanı inşa edilememesi ve mevcut alt yapıların giderek daha yetersiz kalması havalimanı kapasitelerinin

---

<sup>48</sup> [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=1\\_39794](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=1_39794)

<sup>49</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-16-3563\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-16-3563_en.htm)

<sup>50</sup> Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports, OJ L 14, 22.1.1993, p. 1-6

etkin kullanımını gerekli kılmaktadır. Bu durum slot tahsisi konusunun önemini daha da arttırmaktadır. Sıkışıklık olan havalimanlarında uygulanmakta olan slot tahsis sistemi, slotların en çok değer atfedilen havayolu şirketlerine tahsis edilmesini her zaman sağlayamadığı gibi havayolu şirketlerinin verimli kullanmadıkları slotların havuza geri dönüşünü sağlayacak teşvik mekanizmaları da getirmemektedir. Slot hakkını elinde bulunduran şirketlerin slot hakkını havuza devretmesi sonucunda gelecek dönemlerde hattın bir daha alınamaması riski olması şirketlerin belirli hatlarda zarar etse bile işletmeye devam etmelerine neden olmaktadır. Bu durum, bir yandan pazara yeni giren teşebbüslerin pazarda yerleşik teşebbüslerle rekabet olanaklarını kısıtlarken diğer yandan da yerleşik teşebbüslerin hizmetlerini arttırarak şebekelerini geliştirme olanaklarını kısıtlamaktadır<sup>51</sup>. Düşük maliyetli havayolu şirketlerinin de slot yetersizliği nedeniyle daha küçük ve bölgesel havalimanlarını tercih etmek zorunda kalmaları rekabet olanaklarını kısıtlayıcı bir diğer etkidir.

Uygulamada slotlar, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association-IATA) kriterlerine uygun olarak, “tarihsel haklar (grandfather rights<sup>52</sup>)”, yani bir havayolu şirketinin bir önceki yılın aynı sezonunda almış olduğu slotun mevcut sezon için de o şirkete ait kazanılmış hak olarak görülmesi esasına ve “kullan ya da kaybet (use-it or lose-it)” olarak ifade edilen mevcut sezonda sahip olunan slotların büyük bir kısmının kullanılmaması halinde tarihsel hakkın kaybedilmesi esasına dayalı olarak tahsis edilmektedir. Bu ilkeler çerçevesinde dünyadaki birçok havayolu şirketi IATA Tarife Konferanslarına katılarak slot tahsisi konusunda görüşmeler gerçekleştirmektedir. Tarihsel hak kriterinin iktisadi argümanı, uzun dönemli yatırım yapacak havayolu şirketleri açısından belirginlik sağlamak ve sektördeki faaliyetlerin sürekliliğini devam ettirmek olarak belirtilse de mevcut yöntemin etkin ve rekabetçi bir yapıyı engellediği de açıkça görülmektedir.

Rekabetçi bir havacılık sistemi oluşturabilmek için slot tahsisinin tarafsız, objektif ve şeffaf olarak gerçekleştirilmesi büyük önem taşımaktadır. Yeni havayolu şirketlerinin pazara girişinin ve pazarda tutunabilmelerinin sağlanabilmesi için bu şirketlere serbest slotların

---

<sup>51</sup> 10.04.2008 tarihli ve 08-28/322-106 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

<sup>52</sup> Bir havayolunun bir önceki yılın aynı sezonunda almış olduğu slotun mevcut sezon için de o havayoluna ait kazanılmış hak olarak görülmesi esasına ve mevcut sezonda sahip olduğu slotların büyük bir kısmını kullanmaması halinde hakkını kaybetmesi esasına dayalı olan slot tahsis ilkesidir.

tahsisinde öncelik sağlanması ya da serbest slotların bir kısmının pazara yeni giren ya da belirli bir hatta yeni sefer düzenleyen işletmelere ayrılması gibi tedbirler alınması gerekmektedir.

Slotlara yönelik genel bilgiler doğrultusunda, AB'nin 95/93 sayılı Tüzüğü incelendiğinde, 11 Eylül terör saldırıları sonrasında ABD'de yaşanan hava sahasını kapama kararı sonucunda slotların zamanında kullanılamaması ve uçuşların başka ülke havalimanlarına yönlendirilmesi gibi durumlar da göz önünde bulundurularak Tüzüğün 2002 yılında yeniden düzenlendiği görülmektedir. Değişiklikler ile taşıyıcıya yükletilemeyecek, öngörülemez veya önlenemez bir sebepten dolayı icra edilemeyen seferlerin, taşıyıcıların kazanılmış haklarına hanel getirmeyeceği, bu tür durumlarda icra edilemeyen seferler için taleplerin kapasite ölçütlerinden bağımsız değerlendirileceği öngörülmüştür (Cengiz, 2010a, s.1122-1123). 2003 yılında değişiklikle eklenen maddeler üzerinden yeniden geçilmiş fakat asıl köklü değişim 793/2004 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>53</sup> ve son olarak da 545/2009 sayılı Tüzük<sup>54</sup> ile yapılmıştır. 2009 yılı değişikliği ile slot tahsisine ilişkin uygulamanın Birlik genelinde aynı anda başlatılması amaçlanmıştır.

95/93 sayılı Topluluk havaalanlarındaki slotların tahsisine ilişkin genel kuralları içeren Konsey Tüzüğü'nün birinci maddesinde; bir havayolunun tam koordineli vakitlerde iniş ve kalkışı için, kendisine tahsis edilmiş bir slotunun olması gereken havalimanı koordineli havalimanı olarak tanımlanmıştır. Tüzüğü'nün 4. maddesinde üye ülkelerin koordineli ya da tam koordineli olarak belirledikleri havalimanları için, bir koordinatör atamalarının kendi sorumluluklarında olduğu, ayrıca bu atamadan önce üye ülkelerin havalimanını düzenli kullanan havayollarına, havalimanı otoritelerine ve temsilci kuruluşlara danışmalarının gerektiği belirtilmektedir. Tüzüğü'nün aynı maddesinde ayrımcı olmadan, şeffaf ve bağımsız bir şekilde görev yapacak olan koordinatörün, slotların tahsisinden ve bu slotların kullanımının izlenmesinden sorumlu olduğu belirtilirken, koordinatörün tahsisi yapılan slotlarla ilgili olarak bilgi almak isteyen tüm ilgili taraflara bilgi vereceği konular sayılmaktadır.

---

<sup>53</sup> Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

<sup>54</sup> Regulation (EC) No 545/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 amending Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

Bu bilgiler, özellikle mevcut slotların durumu ve kimler tarafından istenildiği ile ilgilidir. Yine Tüzüğe göre üye ülkeler, tam koordineli havalimanları için havalimanı koordinatörüne yardımcı olmak üzere bir koordinasyon komitesi oluşturmak zorundadır. Bu koşul koordineli havalimanları için isteğe bağlıdır. Havalimanını düzenli olarak kullanan taşıyıcılardan, havalimanı otoritelerinden ve hava trafik kontrol yetkililerinden oluşan komitenin; kapasite büyütülmesine ilişkin olanaklar, ilgili havalimanındaki trafik koşullarının iyileştirilmesi, slot tahsisine ilişkin şikâyetler, slotların havayolları tarafından kullanımının izlenmesine ilişkin yöntemler, yeni girenlerin karşılaştıkları önemli sorunlar ve tahsise ilişkin rehberlik gibi görevleri bulunmaktadır.

Tüzüğün 8(1). maddesine göre slot tahsisine ilişkin olarak; bir havayolunun daha önce kullanmış olduğu bir slotu daha sonraki eşdeğer program döneminde koordinatörün onayı dahilinde talep etme hakkına sahip olacağı belirtilmektedir. Görüldüğü üzere, IATA ilkeleri arasında yer alan “grandfather rights” esasına Konsey Tüzüğünde de yer verilmiştir. Tüzüğün 8(4). maddesinde ise, slotların havayolları arasında serbestçe değiştirilebileceği ya da bir hattın diğerine karşılıklı veya tek taraflı olarak transfer yapılabileceği belirtilmektedir.

95/93 Sayılı Tüzük slot tahsisinde temel olarak IATA tarafından uluslararası kabul görmüş usulü esas almıştır. Slot koordinasyonu öncelikle bir önceki aynı tarife dönemi içinde tahsis edilmiş slotların en az %80’ini kullanmış taşıyıcıların listelenmesi ile başlar. Bu liste takip eden aynı tarife döneminde müktesep hak sahibi taşıyıcıların listesini belirlemektedir. Liste, ilgililerine tebliğ ve ilan edildikten sonra olası anlaşmazlıkların giderilmesi ile kesinleşir. Bu süreç ile eş zamanlı olarak havalimanı kapasitesi ve kullanılabilir zaman dilimleri bir başka ifadeyle slot havuzu tespit ve ilan edilir. Muhtemel kapasite artırımı önerisi ve taleplerinin ilgili havalimanı işleticisine iletilerek değerlendirilmesinin ardından havuz oluşumu tamamlanır (Cengiz, 2010b, s.1125).

Görüldüğü üzere, 95/93 sayılı Tüzük, slotların eşit dağıtımını sağlayarak rekabetçi bir sistem oluşturabilecek bir yapıda değildir. Özellikle tarihsel hakların daha önceden slot hakkını elinde tutan şirketlere büyük bir avantaj sağlaması pazara girişlerin önünde büyük bir engel oluşturmaktadır. Bu kapsamda, söz konusu Tüzükte 2002, 2003, 2004, 2009 yılında bazı değişiklikler ile her ne kadar slot tahsisinde pazara yeni giren şirketlerin önünün açılması ve

Birlik içerisinde slot tahsisinin bağımsız kurumlarca yapılması amaçlansa da pazara yeni giren taşıyıcılar açısından zorluklar halen tam olarak çözüme kavuşmuş değildir.

#### **4.3.4. Yer hizmetlerine yönelik 96/67 sayılı Direktif ve diğer ilgili düzenlemeler**

Yer hizmetleri genel olarak, bir uçağın alana gelişinden alandan ayrılışına kadar geçen süre içerisinde, uluslararası belirlenmiş standartlar çerçevesinde, uçağa ve yolculara sağlanan hizmetler olarak tanımlanmaktadır. Havalimanlarında verilen yer hizmetleri oldukça çeşitlilik göstermekle birlikte temel olarak; ramp, yükleme gereçlerinin kontrolü, temizlik, güç kaynağı sağlanması, bagaj ve kargonun yüklenip boşaltılması, uçuş operasyon, yolcu trafik, temsil, gözetim ve denetim, yolcu bagajlarının ve kargoların ilgili terminallere ve uçağa gönderilme süreçlerini kapsamaktadır.

AB, 1996 yılında yer hizmetleri pazarını, havayollarının ve diğer ilgili şirketlerin girişini sağlayarak rekabete açmak amacıyla “Topluluktaki Havalimanları Yer Hizmetleri Piyasasına Girişe İlişkin 96/67 sayılı Konsey Direktifi<sup>55</sup>”ni çıkarmıştır. Direktifin gerekçe kısmında; yer hizmetlerinin hava taşımacılığının düzgün işleyebilmesinde önemli bir yeri olduğu ve sektörün ihtiyaçlarına bağlı olarak kademeli şekilde yer hizmetlerine serbest erişimin sağlanması gerektiğine yer verilmiştir. Direktifin çıkarıldığı dönemde Birlik içerisinde yer hizmetleri genellikle her ülkenin kendi şirketleri tarafından icra edilmekteydi. Rekabetçiliği önleyen bu durumun önüne geçmek ve pazara serbest erişim sağlanması amacıyla yeni bir düzen oluşturacak hükümlere yer verilmesi amaçlanmıştır.

Direktifin genel kural olarak bir Üye Devletin sınırları içinde konumlandırılmış ve ticari trafiğe açık bütün havalimanlarına uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak, Direktifte kademeli bir geçiş öngörüldüğünden yıllık trafiği 2 milyon yolcudan ya da 50.000 ton yükten az olan havalimanları için uygulamanın 2001 yılından itibaren başlayacağına ve benzeri geçiş hükümlerine yer verilmiştir.

---

<sup>55</sup> Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports, OJ L 272, 25.10.1996, p. 36-45

Bir diğer önemli madde ise, havalimanı yönetim organı, havalimanı kullanıcıları ya da yer hizmetleri sağlayıcısının, yer hizmetlerini sağladığı durumlarda yer hizmetleri faaliyetleri hesaplarını diğer faaliyetlerinin hesaplarından mevcut ticari uygulamaya uygun olarak özenli bir şekilde ayırmasına yöneliktir. Direktif ile her bir havalimanı için havalimanı kullanıcılarının temsilcilerinden oluşan bir komite ya da havalimanı kullanıcılarını temsil eden örgüt kurulması gerektiği belirtilerek her türlü denetimin bağımsız olarak yapılabilmesi amaçlanmaktadır. Yer hizmetleri sağlayıcılarının seçiminin ise, Havalimanı Kullanıcıları Komitesine ve yönetim organına danışıldıktan sonra, Üye Devletlerin yetkili makamlarınca en fazla yedi yıllık bir dönem için yapılabileceği ifade edilmiştir.

Yer hizmetleri pazarına serbest erişim hususunda Direktif, üçüncü tarafların hizmet sağlayıcılarının serbest erişimini temin etmek için Üye Devletlerin gerekli tedbirleri alacağını belirtmekle birlikte, yer hizmetleri sağlayıcılarının Birlik içinde kurulmuş olmalarının talep edilebileceği vurgulanmıştır. Bu çerçevede, Direktif kapsamında üçüncü ülke yer hizmetleri sağlayıcılarına sadece sıkı bir mütekabiliyet esası uyarınca haklar tanınabileceği ve mütekabiliyetin olmadığı durumlarda bu hakların geçici olarak durdurabileceği görülmektedir.

Direktifin 9. maddesinde ise, serbest piyasaya kademeli geçiş doğrultusunda Üye Devletlere birtakım muafiyetler tanındığı görülmektedir. Özellikle kapasite sınırlarının Direktifin uygulanmasını imkânsız kıldığı durumlarda, Üye Devletlere yer hizmetleri kategorilerinden bir ya da birkaçında hizmet sağlayıcılarının sayısını sınırlandırma ve bazı hizmetleri tek bir hizmet sağlayıcı için saklı tutma hakları verilmektedir. Komisyonun, Üye Devletler tarafından gönderilen muafiyet kararlarını inceleyerek iddia edilen kısıtlamaların mevcudiyetinin ayrıntılı bir analizini yapacağı belirtilse de tanınan muafiyetlerin günümüzde rekabeti bozucu bir şekilde kullanıldığı örneklere rastlanılmaktadır.

Bu çerçevede 96/67 sayılı Direktif kapsamında, 29 Mart 2017 tarihinde Estonya hükümetinin Tallinn Havalimanı yer hizmetleri faaliyetleri için Komisyona yapmış olduğu



muafiyet bildirimini<sup>56</sup> Komisyonun bu konudaki yaklaşımının görülmesi açısından önem taşımaktadır.

Bildirimde özetle; bagaj ve ramp elleçlemesi ile havalimanı yönetim organına yönelik Tallinn Havalimanında 96/67 sayılı Direktiften doğan muafiyetin iki yıl daha uzatılması talep edilmektedir. Buna gerekçe olarak da; havalimanında alan bakımından yetersizlik olduğu gösterilmiştir. Ayrıca, Estonya hükümeti talebin kabul edilmesi halinde iki yıl içerisinde gerekli çalışmaların tamamlanarak havalimanının genişletileceğini de taahhüt etmiştir. Ancak, somut olayda önemli bir diğer husus, Estonya hükümetine önceden iki yıl süre ile muafiyet tanınması ve yükümlülüklerin yerine getirilmeyerek iki yıl daha muafiyet talep edilmesidir. Bu çerçevede, birçok Üye Devletin Direktif kapsamında kendilerine tanınan hizmet sağlayıcılarını sınırlandırma yetkisini geniş ölçüde kullandığı değerlendirilmektedir. Komisyonun yer hizmetleri açısından daha rekabetçi bir pazar ekonomisi oluşturma amacının, üye devletler arasındaki uygulama farklılıklarının en aza indirilmesi, muafiyetlere yönelik denetimlerin artırılması ve somut yaptırımlar uygulanması ile mümkün olabileceği değerlendirilmektedir.

#### **4.3.5. Bilgisayarlı rezervasyon sistemlerine ilişkin 80/2009 sayılı Tüzük ve ilgili düzenlemeler**

Günümüzde insan yaşamının daha yoğun bir şekilde geçmesi zaman zamanın etkin kullanımını da daha önemli bir hale getirmiştir. Bu çerçevede, gerçekleştirmek istediğimiz iş seyahati, tatil, eğlence için en hızlı yolları aramakta ve bunu günümüzde en hızlı olarak internet aracılığıyla gerçekleştirebilmekteyiz. İnternetin ve diğer satış yöntemlerinin günümüzdeki gibi yaygın olmadığı zamanlarda özellikle havacılık sektöründe bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin çok önemli bir yeri bulunmaktaydı. Yaklaşık olarak 40 yıl önce ABD’de kullanılmaya başlayan bilgisayarlı rezervasyon sistemleri (computerized reservation systems- CRS) hizmetlerin pazarlanmasında büyük öneme sahiptir. Sistemin çıkış noktasının ortaya konulması sisteminin etkilerinin değerlendirilebilmesi açısından önem arz etmektedir.

---

<sup>56</sup>[https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2017-03-29-notification-access-ground-handling-market-community-airports-tallinn\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/news/2017-03-29-notification-access-ground-handling-market-community-airports-tallinn_en)

CRS kullanılmaya başlanmadan önce uçak bileti alabilmek amacıyla müşterilerin acenteyi telefonla araması veya acenteye gitmesi gerekmekte idi. Acente tarafından sunulan bilgiler sonucunda bilet el ile yazılarak müşteriye sunulmaktaydı. 1970’li yılların ortalarında tasarlanmaya başlayan CRS’nin, 80’li yıllarda etkin olarak kullanılmaya başlamasıyla birlikte havayolları ve acentelerin işlerini yürütebilmesi daha kolay hale getirmiştir. Sistem sayesinde acenteler bütün şirketlerin uçuş programlarına, ücret tarifelerine ve koltukların müsaitlik durumuna daha hızlı erişim sağlamaya başlamışlardır. Ancak acentelerin sistemi kullanabilmesi için gerekli donanımları kiralaması havayolu şirketlerinin de sistem üzerinden gerçekleştirilen her bir satış için CRS sahibi şirkete bir ücret ödemesi gerekmekteydi. Sistem üzerinden yapılan satışların artmasıyla birlikte büyük havayolu şirketleri CRS şirketlerine pay ödemekten kurtulmak amacıyla kendi CRS’lerini kurma yoluna gitmişlerdir. Bunu ilk gerçekleştirilen şirket olan American Airlines şirketinin ardından TransWorld, Eastern ve Delta Airlines da kendi CRS sistemlerini kurmuştur<sup>57</sup>. Sistemin sadece büyük havayolları tarafından kurulabilmesi sistemin yüksek maliyetinden kaynaklanmaktadır.

1986 yılında sistem üzerinden yapılan satışlarda American Airlines’ın % 41 ve United Airlines’ın % 33 payının olması sistemin pazarlamadaki etkisini göstermektedir. CRS sahibi şirketlerin bu derece önemli bir paya sahip olmasının nedeni, seyahat acentelerinde gerçekleştirilen rezervasyonların yaklaşık dörtte üçünün, bilgisayar ekranının ilk sayfasındaki havayollarının uçuşlarından tercih ediliyor olmasıdır. Dolayısıyla, sistem sahibi olan havayolları, kendi uçuşlarını ekranın ilk sayfasında gösterebilmek gibi çok önemli bir avantaja sahiptir (Hassu, 2004c, s.35). Günümüzde bu durum, Google’da yapılan bir aramanın sonucunda ilk sıralarda yer almanın getirmekte olduğu avantajlarla mukayese edilebilir<sup>58</sup>.

Rekabeti önemli derecede etkileyen bu durumun önüne geçebilmek amacıyla önce ABD, daha sonra ICAO ve Avrupa Komisyonu yasal düzenlemeler ortaya koymuştur. Bu yasal düzenlemelerin temel amacı, bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinden arzu edilen rekabetçiliği sağlayabilmek amacıyla sistem sahiplerini, sistemi tarafsız işletmeye yönlendirmeye çalışmaktır. Ancak, 2000’li yıllardan itibaren internete erişebilirliğin artması ile birlikte

---

<sup>57</sup> [https://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/55xx/doc5541/doc02b-part\\_4.pdf](https://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/55xx/doc5541/doc02b-part_4.pdf)

<sup>58</sup> <http://www.havayolu101.com/2012/11/21/iatadan-yeni-dagitim-sistemleri-girisimi/>

rezervasyon sistemlerinin etkisinin azaldığı görülmektedir. Bir yere seyahat etmek, otel ayırtmak ve araba kiralamak isteyen bir müşteri artık evinden tek başına kısa bir süre içerisinde bütün planını tamamlayabilmektedir. Ayrıca, her bir havayolu taşıyıcısının kendi internet siteleri aracılığıyla da bilet satışı yapabilmesi acentelerin rolünü giderek azaltmaktadır. Yine de seyahat tercihlerinde önemli bir etken olan acenteler ve onların kullanmış oldukları bilgisayarlı rezervasyon sistemlerinin rekabetçi yapıyı teşvik edecek şekilde düzenlenmesi önem arz etmektedir. Bu kapsamda, AB’de ilk olarak 2299/89 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>59</sup> çıkarılmış ve etkin rekabeti sağlamak amacıyla sistem satıcılarının birbiriyle rekabetten kaçınmaları önlenmeye çalışılmıştır. Tüzüğün diğer maddelerinde ise genel olarak sistem satıcılarının rekabetle ilgili olarak pazar paylaşım anlaşmaları yapamayacakları, sisteme sahip bir ana taşıyıcının kendi uçuş bilgilerini başka bir rezervasyon sistemine verirken rakiplerinin istekleri üzerine onların sistemine vermeyi reddedemeyeceği gibi genel kurallar ortaya konulmuştur.

Günümüzde ise bilgisayarlı rezervasyon sistemleri 80/2009 sayılı Konsey Tüzüğü<sup>60</sup> ile düzenlenmektedir. Söz konusu düzenleme ile uzun yıllar yürürlükte kalan 2299/89 sayılı Konsey Tüzüğü yürürlükten kaldırılmıştır. Mevcut Tüzük yürürlükten kaldırılan AB düzenlemesine kıyasla, teknolojik ve pazar gelişmeleri göz önünde bulundurarak rezervasyon ücretleri ve ücret içeriklerine yönelik görüşmelere yönelik sistem sahiplerine ve hava taşıyıcılarına daha fazla esneklik sağlayarak yasal çerçeveyi önemli ölçüde basitleştirmiştir<sup>61</sup>. Bununla birlikte, 80/2009 sayılı Tüzük, bir bilgisayarlı rezervasyon sistemine sahip olan veya kontrol eden havayolu şirketlerinin potansiyel rekabet ihlallerine karşı rakip şirketleri koruyucu önlemler geliştirmiştir. Tüzük ayrıca, yolcuların kişisel verilerin korunması için yeni kurallar getirmiştir.

#### **4.3.6. AB havacılık sektöründe birleşme ve devralmalar**

Küresel ekonomide rekabetin yoğunlaşmasıyla birlikte şirketler varlıklarını devam ettirebilmek, yeni pazarlara yönelmek veya daha güçlü konuma gelebilmek amacıyla aralarında

---

<sup>59</sup> <http://www.havayolu101.com/2012/11/21/iatadan-yeni-dagitim-sistemleri-girisimi/>

<sup>60</sup> Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89 (Text with EEA relevance), OJ L 35, 4.2.2009, p. 47–55

<sup>61</sup> [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal\\_market/distribution\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal_market/distribution_en)

çeşitli ittifaklar gerçekleştirebilmekte, birleşme veya satın alma gibi yolları tercih edebilmektedirler. Birçok teknik ayrıntı içerse de şirket birleşmesi ve satın alınması arasındaki ayrımın açıklığa kavuşturulması durumun daha iyi analiz edilmesini sağlayacaktır. AB terminolojisinde birleşme ve devralmaların yanı sıra ortak girişimleri de kapsamı bakımından bu tür işlemlerde yoğunlaşma (concentration) kavramı kullanılmaktadır.

Birleşme, bir veya daha fazla şirketin ekonomik ve hukuki yönden tek bir çatı altında yeni bir şirket olarak ortaya çıkmasını ifade eder. Birleşme halinde, hem devralan hem de devralınan şirketin tüzel kişiliklerini yitirmesi ve yeni bir şirketin parçası haline gelmesi söz konusu olmaktadır. Ancak uygulamaya bakıldığında birçok birleşmenin gerçek bir birleşme olmadığı ve pazar payı büyük olan şirketin daha baskın olduğu görülmektedir.

Satın alma kavramı ise, mevcut bir şirket veya kurumun belirli bir ücret karşılığında satın alınmasıdır. Satın alma işleminde satın alan şirket tüzel kişiliğini ve unvanını korurken satın alınan şirketin hukuki varlığı sona ermiş olmaktadır. Her ne kadar iki kavram birbirine yakın gibi gözükse de birleşme halinde yeni bir şirket altında faaliyetlerin devam ettirilmesi, satın alma halinde ise satın alan şirketin varlığı altında bir devamlılık söz konusudur.

Havacılık sektöründe de özellikle 80'li yılların sonlarına doğru ortaya çıkan serbestleşme hareketlerinin sonucunda birçok ittifak, birleşme ve satın alma meydana gelmiştir. Bu kapsamda, hem ABD'de hem AB'de bu işlemlerin rekabeti bozucu etkilerinin önüne geçebilmek için düzenlemeler yapılmıştır. AB'de havayolu şirketleri arasındaki birleşmelerin rekabete etkisi ilk olarak Roma Antlaşması'nın 81. ve 82. maddeleri kapsamında ele alınmıştır. Ancak, söz konusu genel hükümlerle rekabeti bozucu faaliyetlerin önüne geçilememesi sebebiyle 4064/89 sayılı Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü<sup>62</sup> 21 Aralık 1989 tarihinde kabul edilerek 21 Eylül 1990 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sonrasında ise, yaklaşık 24 yıl yürürlükte kalan Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü yerine 20 Ocak 2004 tarih ve 139/2004 sayılı yeni Birleşme Tüzüğü<sup>63</sup> kabul edilmiştir.

---

<sup>62</sup> Council Regulation (EEC) No 4064/89 of 21 December 1989 on the control of concentrations between undertakings, OJ L 395, 30.12.1989, p. 1–12

<sup>63</sup> Council Regulation (EC) No.139/2004 of 20 January 2004 on the control of concentrations between undertakings, OJ 2004 L24/1.

139/2004 sayılı yeni Birleşme Tüzüğü, Birlikte rekabet yapısını etkileme açısından birleşmelerin etkili bir biçimde kontrolünü sağlayacak düzenlemeler getirmiştir. Ayrıca, Komisyonun karar verme sürecini ve soruşturma yetkisini basitleştirmek ve rekabet otoriteleri ile işbirliğinin geliştirilmesi amaçlanmıştır (Göktepe, 2015, s.222-223). Tüzükte, ortak pazarda etkin rekabeti önemli ölçüde etkileyecek, hâkim durum yaratacak ve hâkim durumu daha da güçlendirecek birleşmeler üzerinde durulmuştur.

Birleşmelerin Kontrolü Tüzüğü'nün en önemli özelliği sadece Birliğin sınırlarına bağlı kalmayıp Komisyona iç pazarı etkileyebilecek derecedeki bütün birleşmeleri inceleme yetkisi tanımış olmasıdır. Bu yetkiyle birlikte Komisyon, AB dışında meydana gelen bir birleşmeye de Tüzükten doğan yetkilerini uygulayabilmektedir. Doktrinde “extra-territoriality” olarak adlandırılan yetki, günümüzde halen birçok tartışmayı beraberinde getirse de diğer ülkelerin de kendi rekabetini etkileyen durumlara karşı rekabet otoriteleri aracılığıyla müdahale edebilme yetkisi bulunmaktadır. Komisyon iç pazarını etkilediğini öngördüğü bir birleşmeyi çeşitli yönlerden ele almaktadır. Bu incelemede ise etki prensibi doğrultusunda ilgili pazarın belirlenerek ticari verilerle birleşmenin iç pazara olası etkileri değerlendirilmektedir. Söz konusu birleşme AB iç pazarında rekabeti bozucu etki yaratacak ise, Komisyon bu birleşmeler hakkında soruşturmayı derinleştirebilmektedir.

Komisyonun AB içindeki ve dışındaki rekabeti etkileyen birleşmeleri soruşturma yetkisinin olması birtakım olumsuz durumları da beraberinde getirmektedir. Komisyonun dünyadaki bütün güçlü ülkelerin rekabet otoriteleri ile işbirliği, koordinasyon ve iletişim içerisinde olması gerekliliği en büyük zorluklardan biridir. Komisyon bu sorunları aşmak amacıyla ticaret hayatında en çok temas halinde olduğu ülkelerle yaptığı gibi Rekabet Anlaşmaları imzalamaktadır. Ancak, bu anlaşmaların yetersiz kaldığı durumlar da söz konusu olmaktadır. Rekabet otoriteleri arasındaki yaklaşım farklılıkları sorunlar çıkarabilmekte ve birleşmelere yönelik incelemelerin oldukça uzamasına sebebiyet vermektedir. Komisyonun soruşturma yapabilme yetkisinden de anlaşılacağı üzere, birleşme AB sınırları içinde olmasa bile AB'de iç pazarına etkisi olması soruşturma yapabilmek için yeterli sayılmaktadır. Uygulamada da Komisyonun bugüne kadar Birlik dışında gerçekleşen birleşmelere müdahale ettiği ve belirli taahhütler karşılığında birleşmelere onay verdiği durumlar vardır. Komisyonun

AB iç pazarına etkisi olan birleşme ve devralma işlemlerine müdahalesini değerlendirebilmek açısından 15 Ocak 2001 tarihli Avrupa Komisyonu bildiriminin incelenmesinde yarar görülmektedir<sup>64</sup>.

ABD menşeli United Airlines şirketinin yine ABD merkezli olan US Airways şirketini satın alma girişimi Komisyon tarafından da incelemeye alınmıştır. Komisyon söz konusu satışın Birliğin iç havacılık pazarına yapacağı etkiye yönelik bir çalışma yapmış ve özellikle Frankfurt-Philadelphia, Frankfurt-Charlotte, Frankfurt-Pittsburgh, Münich-Philadelphia rotalarında rekabetin önemli oranda kısıtlanacağı tespit edilmiştir. United Airlines'ın Star Alliance üyesi olması ve Lufthansa ile işbirliği anlaşmaları olması satışın gerçekleşmesi halinde söz konusu rotalarda United Airlines'ın durmaksızın (non-stop) hizmet sağlayan tek şirket olması ve aktarmalı uçuşlarda en geniş hizmet sağlayan ikinci şirket olması sonuçlarını ortaya çıkaracaktı. Komisyonun bütün değerlendirmelerinin ardından United Airlines mevcut endişeleri gidermek ve Frankfurt ve Münich hatlarında pazara yeni girecek şirketlere kolaylık sağlamak amacıyla bazı slot haklarından feragat edebileceğini Komisyona taahhüt etmiştir. Bu taahhüt, söz konusu güzergâhlarda hâkim durum oluşmasını önleyici nitelikte olması, yeni şirketlere rekabet edebilme fırsatı sağlaması ve tüketicilere daha fazla seçenek sunması açısından Komisyonca olumlu karşılanmıştır. Bu şartlar altında United Airlines-US Airways birleşmesine Komisyon tarafından izin verilmiştir.

Söz konusu inceleme, Komisyonun AB dışında gerçekleşen birleşmelerde de birleşmenin AB iç pazarını etkilemesi halinde bir inceleme yetkisi olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Komisyonun yaptığı değerlendirme sonucunda United Airlines şirketinin bazı rotalarda hâkim durumda olacağının ortaya çıkması üzerine şirketin bazı slot haklarından vazgeçebileceğini taahhüt etmesi Komisyonun uyguladığı rekabet politikasındaki etkinliğin bir göstergesi olarak kabul edilmelidir. Bununla birlikte, birleşmelere yönelik Komisyon incelemelerinin ne derece tarafsız ve pazar şartlarını göz önünde bulundurularak yapıldığı hususu rekabet hukukçuları arasında halen tartışılmaktadır.

---

<sup>64</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-01-48\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-01-48_en.htm)

2004 yılında Fransız havayolu şirketi Air France ile Hollanda havayolu KLM arasında gerçekleşen birleşmeye Komisyonun onay vermesi rekabet politikası açısından birçok tartışmayı da beraberinde getirmiştir.

KLM hisselerinin % 89'unun devralınması ile gerçekleşen şirket birleşmesi, zamanında bilet satışları açısından dünyanın en büyük havayolu şirketini oluşturmuştur<sup>65</sup> Yolcu sayısı açısından ise Air France-KLM, ABD şirketleri American Airlines ve United Airlines'ın ardından üçüncü sıraya yerleşmiştir. Devir işlemi ayrıca Air France'ın fiilen özelleşmesi anlamına gelmiştir. Çünkü birleşme sonucunda Fransa devletinin hisse oranı % 45 oranında kalırken, KLM ise oy hakkını ve % 51 hissesini korumuştur. Komisyonun birleşmeye yönelik yaptığı değerlendirme sonucunda, ortaya haksız bir tekel ortaya çıkabileceğini ancak bu haksızlığın önüne geçebilmek amacıyla Air France ve KLM ortaklığına günlük 96 iniş ve kalkış haklarından vazgeçmeleri teklifinin sunulduğu belirtilmiştir. Air France ve KLM tarafından kabul edilen şartlar altında birleşmeye izin verilmiş ve Air France-KLM ortaklığı pazarda önemli bir yer edinmiştir. Avrupa Komisyonunun söz konusu birleşmeye verdiği izin günümüzde halen tartışılmaya devam etmektedir.

Komisyonun birleşme ve devralmalara yönelik olarak bir başka üzerinde çokça tartışılan kararı 2010 yılındaki Aegean Havayolları ile Olympic Havayolları birleşmesine yönelik vermiş olduğu karardır. Komisyon gelen bildirim üzerine yaptığı ilk incelemede Aegean Havayolları ile Olympic Havayolları arasında planlanan birleşmeye izin verilemeyeceği yönünde bir ön değerlendirme yapmıştır<sup>66</sup>. Değerlendirmeye gerekçe olarak da, Aegean Havayolları ile Olympic Havayolları arasında gerçekleştirilmesi planlanan birleşmenin Yunan hava taşımacılığı pazarının % 90'ının tek bir şirkete geçerek tekel benzeri bir durum oluşturacak olması belirtilmiştir. Nihai kararda da, Yunan havayolu taşımacılığı pazarında büyük bir güç oluşturacak birleşmenin yolcuları yüksek bilet fiyatlarına maruz bırakabileceği ve şirketin pazarı istediği gibi yönlendirebileceği gerekçe gösterilerek birleşmeye ilk aşamada izin verilmemiştir.

---

<sup>65</sup> [http://www.bbc.co.uk/turkish/europe/story/2004/05/040504\\_airfranceklm\\_deal.shtml](http://www.bbc.co.uk/turkish/europe/story/2004/05/040504_airfranceklm_deal.shtml)

<sup>66</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-1017\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1017_en.htm)

Ancak, 2013 yılında aynı şirketlerce yeni bir birleşme bildirimini Komisyona iletilmiştir. Komisyon bu sefer yaptığı değerlendirmede, Olympic Havayollarının iflasın eşiğinde olduğunu, eğer birleşme gerçekleşmez ise şirketin kapanacağını ve şirketin pazardan çekilmesinin rekabet ortamını tamamen ortadan kalkmasına sebebiyet vereceğini belirterek Aegean Havayolları ve Olympic Havayollarının birleşmesine onay vermiştir<sup>67</sup>. Somut olayda, Komisyon şirketin iflas edecek olmasını gerekçe göstererek aslında rekabet kurallarına pek de uygun olmayan bir birleşmeye onay verdiği değerlendirilmektedir. Bir şirketin iflas ederek piyasanın çekilmesi ile birleşerek mevcut pazarda hâkim durum oluşturması arasındaki menfaatler dengesinde Komisyon birleşmenin daha uygun olacağına karar vermiştir. Ancak, Yunan havacılık pazarında hâkim bir durum oluşmasına sebebiyet veren birleşmeye onay vererek üye ülkenin ekonomisini düzeltmeye çalışmanın Komisyonunun görev alanı içerisinde olmaması ve bu açıdan objektif bir değerlendirilme yapılmamış olduğu değerlendirilmektedir.

Aşağıdaki grafikte de görüleceği üzere, 2013 yılında RyanAir Yunanistan havacılık sektörüne girinceye kadar % 90'lık paya sahip olan Aegean Airlines, RyanAir'in etkisine rağmen 2015 yılındaki % 78'lik pay ile Yunanistan iç pazarında hâkim durumunu sürdürmektedir<sup>68</sup>.

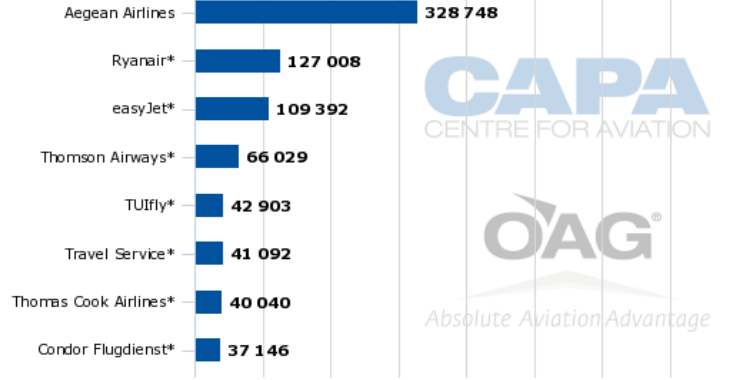
---

<sup>67</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-10-1017\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-1017_en.htm)

<sup>68</sup> <https://centreforaviation.com/insights/analysis/greece-aviation-and-tourism---part-1-potentially-major-forces-in-supporting-economic-re-development-236341>



**Şekil 4.1.: 2015 yılı temmuz ayı Yunanistan havacılık sektörü koltuk kapasitesi**



#### **4.3.7. AB havacılık sektöründe devlet destekleri**

Devlet destekleri en genel ifade ediliş şekliyle, devletin piyasa ekonomisine müdahalesi anlamına gelmektedir. Destek sonucunda teşebbüs piyasada rakiplere karşı korunmuş ve kendi faaliyeti dışında bir güce kavuşmuş olur. Böylelikle devlet destekleri, teşebbüsler arasındaki rekabeti yararlanıcı teşebbüs lehine bozucu etkiler doğurur. Bundan dolayı devlet destekleri konusu AB rekabet politikası içinde ele alınmakta ve devlet desteklerine ilişkin kurallarının uygulanması ve sorumluluğu, bazı istisnalarla birlikte, Komisyonun Rekabet Genel Müdürlüğü uhdesinde bulunmaktadır (Ateş, 2008d, s.64).

AB’de devlet destekleri, ABİA’nın 107-109. maddeleri arasında düzenlenmiştir. 107. maddede; “Aksine hüküm bulunmadıkça, bir üye devlet tarafından veya devlet kaynakları vasıtasıyla herhangi bir şekilde verilen ve belirli teşebbüsleri veya belirli ürünlerin üretimini kayıracak rekabeti bozan veya bozma tehlikesi yaratan her türlü destek, üye devletler arasındaki ticareti etkilediği ölçüde, iç pazarla bağdaşmaz.” hükmü yer almaktadır.

Tüketicilere verilen sosyal nitelikli destekler, doğal afetler veya olağanüstü olayların neden olduğu zararları karşılamak için verilen desteklerin iç pazarla bağdaştığı kabul edilmektedir. Ayrıca ilgili üye devlet, piyasa mekanizmalarını uygulamaya koymaya karar vermedikçe, resmi idarenin ayrıcalıklarının bir parçasını oluşturan ve devlet tarafından icra

edilen faaliyetlerin ekonomik faaliyet teşkil etmeyeceği kabul edilmektedir. Bu kapsamda ordu veya polis, hava trafiği emniyeti ve kontrolü, deniz trafiği kontrolü ve güvenliği, çevre kirliliğinin kontrolü gibi devlet faaliyetleri ekonomik faaliyet olarak değerlendirilmemektedir.

AB'nin gayri safi milli hâsılasında yaklaşık 140 milyar Euro'luk payı olan havacılık sektöründe gerçekleşen hızlı gelişim sürecinde üye devletlerin havalimanı ve havayollarına yapacağı devlet destekleri, Havacılık Kılavuzları ile düzenlenmektedir. Sektörün ihtiyaçlarını tam anlamıyla karşılamak, havacılık sektöründe yapılacak kamusal desteklerin modernize edilmesi ve şeffaflaştırılması amacıyla 2014 yılında yeni bir Kılavuz<sup>69</sup> (Guidelines on State aid to airports and airlines) yayımlanmıştır. 2014 yılında güncellenen Yeni Kılavuz hangi şartlarda havalimanlarına ve havayollarına devlet desteği verilebileceğini ayrıntılı olarak düzenlemektedir. Güncel Kılavuzda havalimanı altyapı hizmetlerine ilişkin yapılacak devlet yardımlarına, söz konusu bölgeye olan ulaşım ihtiyacının karşılanmasında kamu desteği kullanmak şartı ile izin verilmektedir.

1994 ve 2005 Kılavuzlarında söz konusu yardımların ne şartlar altında yapılacağına ilişkin açık hükümlere yer verilmemiş iken Yeni Kılavuz ile beraber bu boşlukları doldurmak için “yardımların yoğunluğu (aid intensities)” hususu ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Bir diğer önemli yenilik de devlet yardımlarının miktarının havalimanlarının büyüklüğü ile ilişkilendirilmiş olmasıdır. Böylelikle küçük havaalanlarının büyük havaalanlarına oranla yardım alma ihtimalinin daha fazla olacağı bir sistem yaratılmıştır<sup>70</sup>.

Yeni Kılavuz ile havalimanlarının operasyonel giderlerini kamusal destek ile finanse edebilmelerine belirli şartlar altında 10 yıla kadar izin verilebilmektedir. Operasyonel yardımın şartlarının, yardımı alacak olan havalimanının mali yapısına göre farklılıklar göstereceği belirtilmektedir. Ayrıca, Kılavuzda dikkat çeken en önemli nokta ise, yeni uçuş güzergâhı belirleyecek olan havayolu şirketlerine belirli bir süreliğine devlet desteği sağlanabilecek olmasıdır.

---

<sup>69</sup> Communication from the Commission — Guidelines on State aid to airports and airlines, OJ C 99, 4.4.2014

<sup>70</sup><https://pazarlardanhaberler.com/2013/07/16/avrupa-birligi-havacilik-sektorunde-gerceklestirilecek-devlet-desteklerine-iliskin-taslak-kilavuzu-calismalari/>

Devlet yardımlarının iç pazarla uyumlu olup olmadığını izleme görevi Komisyona verilmiştir. Komisyon ilgili yardımın iç pazarla bağdaşmadığını veya desteğin kötüye kullanıldığını tespit ederse belirleyeceği süre içinde ilgili devletin bu desteği kaldırmasına veya değiştirmesine karar verir. Karara uyulmaması halinde komisyon veya ilgili diğer üye devletler ABAD'a başvurabilir.

Hava taşımacılığı sektöründe devlet yardımlarına ilişkin 4 Eylül 2015 tarihli AB Resmi Gazetesinde yayımlanan 2015/1469 sayılı Leipzig-Halle Havalimanına yönelik karar konunun incelenmesi açısından büyük öneme sahiptir<sup>71</sup>. Söz konusu kararı ortaya çıkaran somut olay, DHL firmasının kargo merkezini Belçika'da yer alan havalimanından Leipzig-Halle Havalimanına taşıma kararı ile başlamıştır.

Bağlı şirketleri birer kamu kuruluşu olan Flughafen Leipzig-Halle GmbH şirketi ile DHL şirketi arasında bir anlaşma yapılmıştır. Bu anlaşma kapsamında; DHL bütün kargo faaliyetlerini Leipzig-Halle üzerinden gerçekleştirecek, havalimanı işleticisi ise havalimanına yeni bir pist ve havalimanını genişletici bazı ek binalar inşa edecektir. Ayrıca, havalimanından kaynaklı bir sebeple DHL'in kargo faaliyetlerinin aksaması söz konusu olursa firmaya tazminat ödenmesi de kararlaştırılmıştır. Bu kapsamda, söz konusu altyapı işlerini finanse etmek amacıyla havalimanı işleticisine devlet hisselerine bağlı kuruluşlarından 350 milyon Euro sermaye aktarımı (capital injection) gerçekleştirilmiştir.

Söz konusu olayda üzerinde durulması gereken durum; havalimanına aktarılacak para ile yeni bir pist yapılması ve havalimanı genişletilmesinin ekonomik bir faaliyet olup olmadığının açıklığa kavuşturulmasıdır. Mahkemeye başvuru yapan havalimanı temsilcileri iki temel iddiaya dayanarak Komisyonun yanlış bir değerlendirme içerisinde olduğunu ileri sürmüşlerdir. Bunlardan ilki, havalimanı altyapı inşasının bir ekonomik faaliyet olarak değerlendirilemeyeceği yönündeki iddialardır. Söz konusu inşa faaliyetinin AB ulaştırma, ekonomi ve bölgesel politikası kapsamında gerçekleştirildiği ve zaten çok karlı olmayan yapım işinin özel sektör tarafından yapılamayacağı vurgulanmıştır. Başvuranların ikinci tezi ise,

---

<sup>71</sup> Decisions Commission Decision (EU) 2015/1469 of 23 July 2014 on State aid SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10) Germany-Financing of infrastructure projects at Leipzig/Halle airport

havalimanlarında idari ve operasyonel yapısının ayrı olduğu, pist yapımının havalimanının hizmete devam edebilmesi için zorunlu bir operasyonel faaliyet olduğudur. Bu kapsamda, söz konusu sermaye aktarımının devlet desteği olarak değerlendirilmemesi gerektiği ifade edilmiştir.

Mahkeme ise bu iki iddiaya yönelik olarak, havalimanı altyapı inşasının nedeni veya sonucunun değil pazara olan etkisi ve kamudan aktarılan fonlarla birlikte yapımı üzerinde durulması gerektiğini belirtmiştir. Etkiye anlamak için de, özel sektör yatırımcı testi (private investor test) yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Örneğin; bir özel sektör girişimcisi aynı altyapı faaliyetinin inşası işini üstlenmiş olsaydı benzer yardımlardan ve avantajlardan yararlanmayacak idiyse ortada bir devlet desteği olduğu varsayımı mahkeme tarafından kabul edilmiştir.

İkinci iddiaya yönelik olarak da, havalimanı yönetimin ekonomik bir faaliyet olduğu ve pist yapımı sonucunda kullanıcılardan elde edilecek gelir ile havalimanı işleticisinin ekonomik büyüme yaşayacak olması ileri sürülmüştür. Bu kapsamda operasyonel bir iş olan pist kullanımının havalimanı idaresinden ayrı düşünülmemeyeceği vurgulanmıştır. Eğer operasyonel faaliyet kapsamında olan havalimanı güvenliği, hava trafik yönetimi, meteorolojik hizmet veya yangından korunma önlemine yönelik bir yapım çalışması olsaydı bu hizmetlerin ekonomik boyutu olmadığı için bu hususlarda devlet desteğinin uygun olabileceği de vurgulanmıştır.

Tüm bu görüşler çerçevesinde sonuç olarak, ABİA madde 107 kapsamında ticari havalimanı pisti inşasının ekonomik faaliyet niteliği taşıdığı onaylanmıştır. Söz konusu karar, havalimanlarına ilişkin olmakla birlikte, Birlik Mahkemeleri tarafından geliştirilen kuralların daha geniş bir şekilde yorumlanması mümkündür ve bu çerçevede söz konusu kurallar bir ekonomik faaliyet ile birbirinden ayrılmaz biçimde bağlı olan diğer altyapı inşalarına da uygulanabilir nitelik taşımaktadır<sup>72</sup>.

Komisyonun bu kılavuzu ortaya koymasındaki temel amaç, vatandaşlardan toplanan vergilerin yanlış işlere tahsis edilmesi ve ortak pazardaki rekabete bozucu etki yapmasının

---

<sup>72</sup> <https://www.hazine.gov.tr/File/Index?id=8988d76a-8651-447b-a6b3-c9c3d879c6fa>

önüne geçmektir. Böylelikle bazı üye devletlerin kamu yararına iş olarak gördükleri bazı yapım faaliyetlerinin yanlış olduğunu görmelerini sağlamak ve bu işleri pazardaki yatırımcılara bırakmak gerektiği Kılavuzun temel dayanağıdır (Hateley,Neuhaus,Hartsuike, 2015, s.24-25).

## **5. TÜRK HAVACILIK SEKTÖRÜNDE MEVCUT REKABETÇİ YAPI VE TÜRK MEVZUATININ AB HAVACILIK REKABETİ DÜZENLEMELERİNE UYUM DURUMU**

Bu bölümde, Türk havacılık sektöründe rekabetçiliğin sağlanmasına yönelik kurallar ile AB mevzuatında uygulanan kurallar arasındaki temel farklılıklar üzerinde durulacaktır. Rekabet kurallarının etkisinin daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla Türk havacılık sektöründeki mevcut rekabet ortamı da incelenecektir. Sektörde daha rekabetçi bir ortam oluşturmasında temel unsurlar olan slot tahsisi, devlet yardımları, yer hizmetleri, şirket birleşme ve devralmaları konuları irdelenerek değerlendirilmelerde bulunulacaktır.

### **5.1. Türk Havayolu Taşımacılığı Sektörünün Gelişimi ve Rekabet Ortamının Oluşturulması**

Türkiye, sivil havacılığın ve Uluslararası Hava Hukukunun ilkelerini belirleyen temel belge olan Chicago Konvansiyonu'nu 7 Aralık 1945 tarihinde 4749 sayılı Kanun ile kabul etmiştir. Chicago Konvansiyonunda ticari haklara yönelik bir uzlaşma sağlanamadığından günümüzde ülkelerin ikili veya çok taraflı havacılık anlaşmaları ile uçuş haklarını düzenlemeleri gerekmektedir. Bu kapsamda, Türkiye'de de özel havayolu şirketlerinin iç hat uçuşları Türk sivil havacılık mevzuatına göre yapılırken dış hat uçuşları ikili hava ulaştırma anlaşmaları çerçevesinde yapılmaktadır.

Türkiye'de hava taşımacılığının serbestleşmesi yönünde ilk adım 1983 yılında çıkarılan 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu (SHK) ile atılmıştır. SHK temel olarak Türk hava sahasının kullanımı, yasaklar, kısıtlamalar, hava taşıtı kazaları, ticari hava işletmeleri, havalimanları, uçuş kuralları, sivil havacılık personeli, mükellefiyetler ve cezalar ile ilgili maddeleri içermektedir (Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı, 2007, s.404-405). SHK ile ulusal ve uluslararası alanda ticari amaçla özel sektöre hava taşımacılığı ve havalimanı terminal işletmeciliği hakkı verilmiş ve böylece Türk sivil havacılık sektörünün gelişiminin önü

açılmıştır. Bu gelişimin en somut örneklerinden biri 1986 yılında Türkiye'nin ilk özel uluslararası havayolu şirketi olan İstanbul Havayollarının faaliyete geçmesiyle görülmüştür<sup>73</sup>.

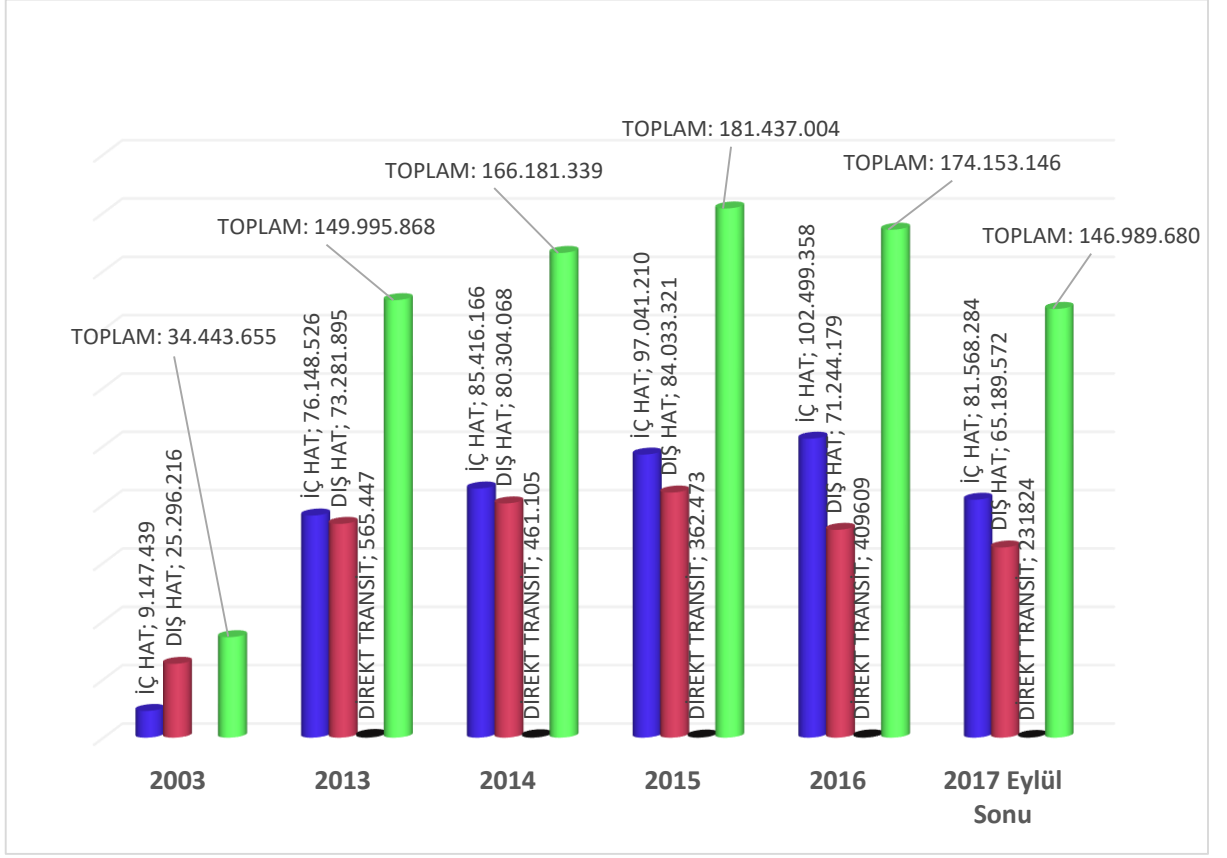
Türk sivil havacılığında serbestleşme hareketleri kapsamında diğer önemli adımlar 2001 yılında yaşanan krizin mali etkisini azaltmak amacıyla birtakım yasal düzenlemeler yapılması ile atılmıştır. Bu düzenlemelerden birisi de 2920 sayılı kanunun 25. maddesinde gerekli değişiklik yapılarak havayollarının iç hat uçuş fiyatlarının serbestçe belirlenmesine imkân sağlanması olmuştur. THY'nin ve diğer havayolu şirketlerinin ücret tarifelerini serbestçe belirleyebilmeleri ve ücretleri gün ve saat itibariyle farklılaştırabilmeleri mevcut uçak kapasitelerinin etkin bir biçimde kullanılabilmesini sağlamıştır (Battal, Yılmaz, Ateş, 2006, Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu).

2003 yılı Ekim ayında, iç hatların özel havayolu işletmelerine açılması kararı Türk havacılık sektörünün büyümesi ve rekabetçiliği açısından en önemli dönüm noktası olmuştur. Karar sonucunda sektörde çok önemli bir hareketlilik yaşanmış ve rekabet ortamının oluşması için zemin hazırlanmıştır. İç hatlarda yeni havayollarının pazara girmesiyle birlikte hizmet kalitesi artarken bilet fiyatlarında düşme eğilimi olmuştur.

---

<sup>73</sup>[https://www.researchgate.net/publication/255994714\\_TURKIYE'DE\\_IC\\_HATLARDA\\_SERBESTLESME\\_VE\\_E\\_GELECEGI](https://www.researchgate.net/publication/255994714_TURKIYE'DE_IC_HATLARDA_SERBESTLESME_VE_E_GELECEGI)

Şekil 5.1.: Türkiye'nin toplam havayolu yolcu trafiği

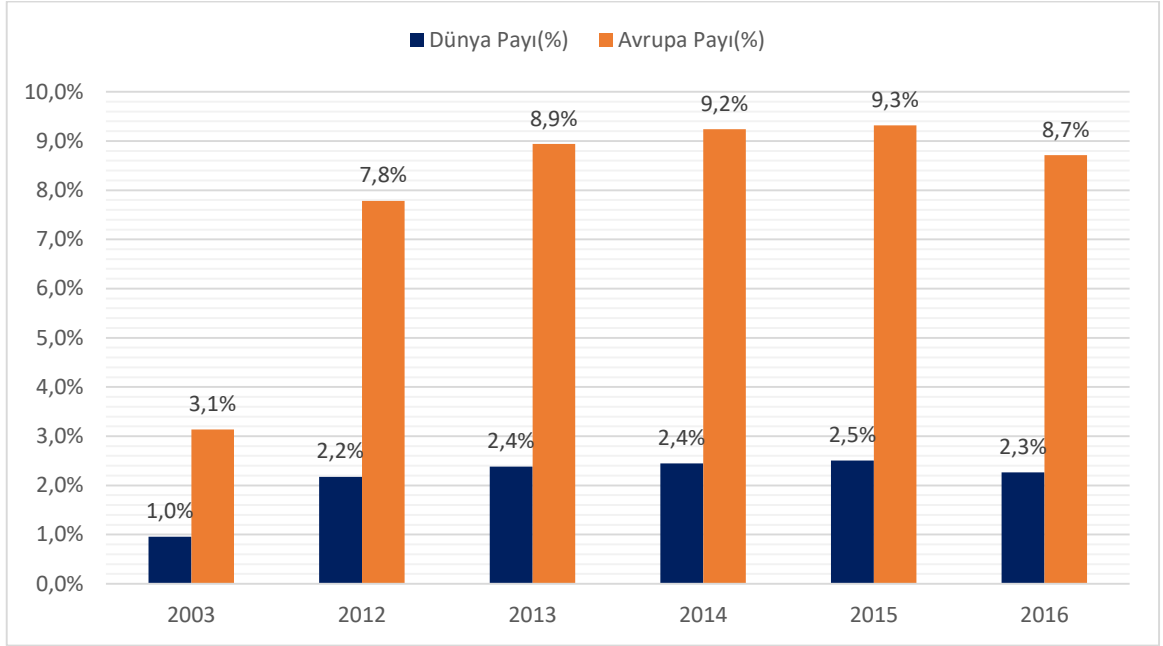


Kaynak: DHMİ

2003 yılındaki iç hatların özel havayolu şirketlerine açılmasıyla kararının olumlu sonuçları istatistiklere de yansımıştır. 2003 yılında Türk havacılık sektörü dünyada % 1, Avrupa'da % 3,1'lik paya sahipken 2016 yılında dünyada % 2,3, Avrupa'da ise % 8,7'lik bir paya sahip olmuştur. 2016 yılındaki payın normal şartlarda daha fazla olması öngörülürken Türkiye'de ve bölgede yaşanan sorunlar havacılık sektörünü de etkilemiştir. Ancak, önümüzdeki yıllarda İstanbul Yeni Havalimanının açılmasıyla birlikte Türkiye'nin havacılıktaki küresel payını daha da arttırması beklenmektedir.



Şekil 5.2.: Türkiye'nin Dünya ve Avrupa'daki havayolu yolcu payları



Kaynak: ENAC Worldwide Traffic Report-2016

Tablo 5.1.: 2016 yılı Dünya havayolu yolcu sıralaması

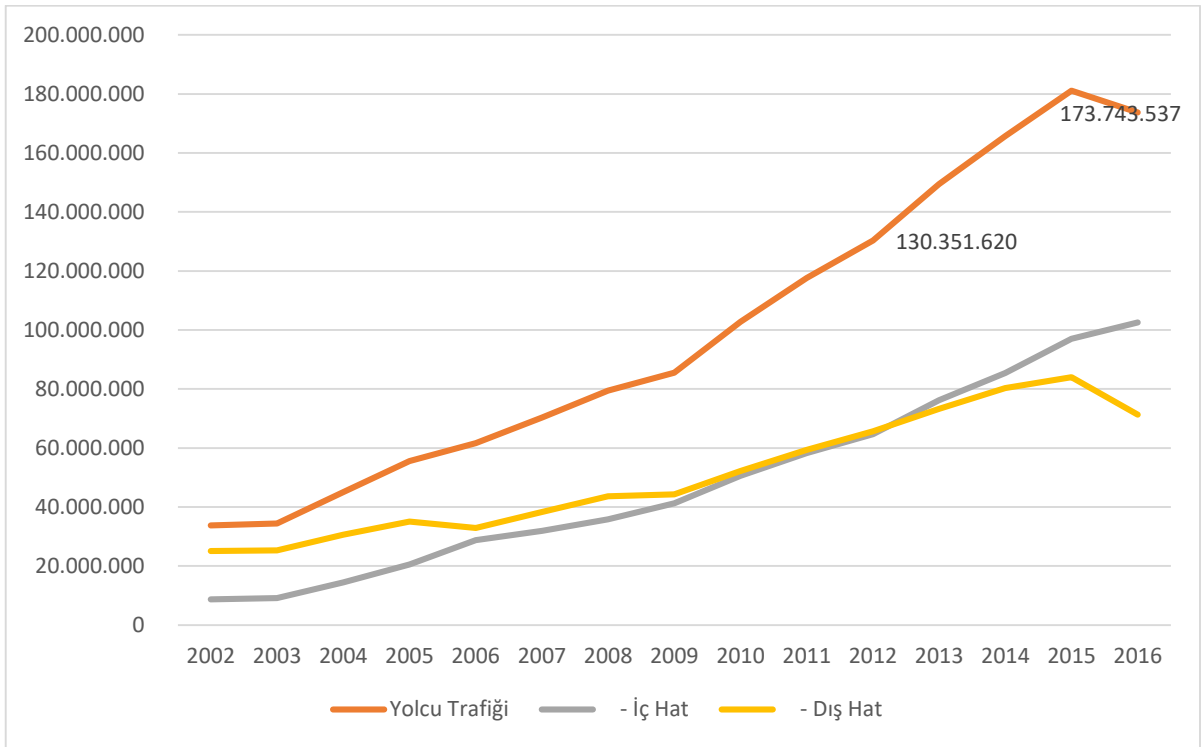
Sıra No	Ülke Adı	Toplam Yolcu
1	ABD	1.649.104.899
2	ÇİN	1.019.736.630
3	JAPONYA	295.620.903
4	İNGİLTERE	270.565.957
5	HİNDİSTAN	255.192.579
6	İSPANYA	229.635.009
7	ALMANYA	225.043.765
8	BREZİLYA	199.525.103
9	ENDONEZYA	188.838.839
10	FRANSA	174.993.361
<b>11</b>	<b>TÜRKİYE</b>	<b>174.153.146</b>
12	İTALYA	165.009.467
13	RUSYA	160.723.839

Kaynak: ENAC Worldwide Traffic Report-2016

Sektörde yaşanan kısmi serbestleşme sonucunda 2003 yılından itibaren yeni havayolu şirketleri pazara girmiş, önemli bir istihdam artışı sağlanmış, havayolu şirketleri ucuz ve kaliteli

seyahat sağlamak amacıyla daha etkin yönetilmeye başlanmıştır. Sektördeki rekabetçi yapı sayesinde şirketler açık artırma yöntemiyle bilet satışı, kazanılan mil puanları ile bedava seyahat ve self check-in gibi uygulamalarla yeni satış yöntemleri geliştirmişlerdir. Ayrıca, havayolu şirketleri bankalarla anlaşmalar yaparak banka kartları ile yapılan alışverişlerden toplanan puanları uçuş miline çevirme olanaklarını genişletmişlerdir. Tüm bu gelişmeler iç pazarda etkin bir rekabet ortamının oluşmasına katkı sağlarken bir yandan da Türk havayolu şirketlerinin uluslararası standartlara ulaşmasına yardımcı olmuştur. Bu durum, rekabet ortamında teşebbüslerin kendilerini geliştirdiğini ve farklı pazar stratejileri geliştirdiklerini göstermesi açısından oldukça değerlidir.

**Şekil 5.3.: 2002-2016 yılları arasında Türkiye'nin genel havalimanları yolcu grafiği**



Kaynak: DHMİ

## 5.2. Türkiye’de Yer Hizmetleri Konusunda Uygulama

Bir uçağın alana gelişinden alandan ayrılışına kadar geçen süre içerisinde, uluslararası belirlenmiş standartlar çerçevesinde, uçağa ve yolculara sağlanan hizmetler genel olarak yer hizmetleri olarak tanımlanır<sup>74</sup>. Türkiye’de yer hizmetlerinin türlerine ve standartlarına ilişkin hususlar 2920 sayılı SHK’nın 44. maddesi gereğince, havaalanı yer hizmetlerinin yapılmasını sağlamak için uygulanacak usul ve esasları düzenlemek amacıyla hazırlanan Havaalanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) ile düzenlenmektedir. Bu yönetmeliğin 5. maddesinde ise, yer hizmetlerinin “Temsil, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, ramp, kargo ve posta, uçak temizlik, birim yükleme gereçlerinin kontrolü, uçak hat bakım, yakıt ve yağ, uçuş operasyon, ulaşım, ikram servisi, gözetim ve yönetim, uçak özel güvenlik hizmeti ve denetimini” kapsadığı belirtilmektedir.

Türkiye’de havalimanlarında yer hizmeti verilmesinden Devlet Hava Meydanları İşletmeleri Genel Müdürlüğü (DHMİ) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı’na karşı sorumlu tutulmuştur. Havalimanı işletmecisi yer hizmetleri yapmak isteyen ve ön izin almış olanların çalışma ruhsat taleplerini inceleyerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü’ne (SHGM) sunar. SHGM tarafından talep, otuz gün içerisinde değerlendirilir ve onaylananlar havaalanı işletmecisine bildirilir.

Havalimanında verilen yer hizmetlerinin bir kısmı, doğrudan uçakla ilgili olup bunlar; ramp, birim yükleme gereçlerinin kontrolü, temizlik, güç kaynağı sağlanması, bagaj ve kargonun yüklenip boşaltılması gibi hizmetlerden oluşur. Uçuş operasyon, yolcu trafik, temsil, gözetim ve denetim gibi diğer yer hizmeti faaliyetleri ise daha çok yolcu trafiğiyle ilgili olmakla birlikte yolcu bagajlarının ve kargoların ilgili terminallere ve uçağa gönderilme sürecini kapsamaktadır (Kaya, 2005, s.99-129).

Türkiye’de yer hizmetleri yerine getiren şirketler SHY-22 kapsamında A, B ve C grubu ruhsatlara sahip olmalarına göre üç gruba ayrılmıştır. Bu sınıflandırmada şirketlerin ödenmiş sermayeleri ve havalimanlarında teşkilatlanma farklılıkları gibi kıstaslar esas alınmıştır. A

---

<sup>74</sup> <http://www.airportist.com/yer-hizmetleri-nedir.html>

grubu çalışma ruhsatı, havayolu firmalarına sadece kendilerine yer hizmeti verme yetkisi tanıyan B grubu ruhsatından farklı olarak, diğer havayolu şirketlerine de hizmet sunma yetki ve sorumluluğu vermektedir. Bu bakımdan A ve B grubu çalışma ruhsatları, verilen hizmetin niteliğini değil kapsamını etkilemektedir<sup>75</sup>.

A Grubu ruhsat alabilmek için şirketin ödenmiş sermayesinin en az 3 milyon USD, en az üç havalimanında teşkilatlanma ve şirket kuruluş amacıyla sadece yer hizmetleri alanında hizmet verileceği açıkça yazmalıdır. A ve C çalışma ruhsatı alabilmek için şirketi idare ve temsil etmeye yetkili olanların Türk vatandaşı olması ve ana sözleşmede oy çoğunluğunun Türk vatandaşlarında olması gerekmektedir. Yerli hava taşıyıcıları, A grubu ruhsat alarak başkaları ve kendileri için de yer hizmeti verebilir. Ayrıca, SHY-22'nin 8. maddesi gereği "Yerli hava taşıyıcıları 5. maddede belirtilen havaalanı yer hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını B grubu çalışma ruhsatı alarak kendileri için veya A grubu çalışma ruhsatı alarak bir başka hava taşıyıcısına yapmaya yetkilidirler. Yerli hava taşıyıcıları, A grubu çalışma ruhsatı aldıkları havaalanlarında, aynı ruhsatla kendilerine de yer hizmeti verebilirler."

Yer hizmetleri açısından Türk şirketleri ile yabancı şirketler arasında SHY-22 kapsamında bazı ayrımlar yapılmıştır. Bu kapsamda, tarifeli sefer yapan yabancı hava taşıyıcıları; temsil, gözetim ve yönetim, yolcu trafik, yük kontrolü ve haberleşme, uçak hat bakım, yakıt ve yağ ile uçuş operasyon hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapmaya yetkilidirler. Tarifesiz sefer yapan yabancı hava taşıyıcıları, yalnız uçak hat bakım ile yakıt ve yağ hizmet türlerinin tamamını veya bir kısmını kendileri için yapmaya yetkilidirler.

Yer hizmetleri pazarına girişin önündeki diğer bir engel, mevzuattan ve havalimanı kapasitesinden kaynaklanan sayı sınıridir. DHMİ tarafından havalimanlarındaki yolcu sayısına ve yer durumuna göre yer hizmet kuruluşlarının sayısına bazı sınırlamalar getirilebilmektedir. Bu çerçevede, mevcut havalimanı yolcu sayıları göz önünde tutularak bir havalimanında hizmet verebilecek yer hizmeti şirketi sayısı belirlenmektedir. Ancak, belli bir sayı belirlense bile bazı havalimanlarındaki alan kısıtı sebebiyle belirlenen sayıda ruhsatın verilemediği durumlar da söz konusu olabilmektedir.

---

<sup>75</sup> 27.08.2009 tarihli ve 09-40/986-248 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

Türkiye’de şu an 3 tanesi A Grubu [Çelebi Hava Servisi A.Ş., Havaş (Havaalanları Yer Hizmetleri A.Ş.), TGS Yer Hizmetleri A.Ş.] olmak üzere toplam 45 şirket tarafından 20.000’i aşkın personel ile yer hizmetleri sağlanmaktadır. 16 havayolu şirketi B grubu ruhsat ile kendi uçaklarına yer hizmeti verebilmektedir. 26 şirket ise C Grubu ruhsat ile havayolu şirketlerine temsil, gözetim, yönetim, uçuş operasyon, ikram ve uçak güvenlik hizmetlerini sağlamaktadır<sup>76</sup>.

Türkiye’de yer hizmetleri pazarının yapısında önemli değişiklik oluşturan durumlardan biri de Havaş ve THY’nin ortak girişim sözleşmesi imzalayarak THY’ye bağlı TGS Yer Hizmetleri A.Ş bünyesinde bir ortaklık meydana getirmeleridir. THY ve Havaş arasında TGS bünyesinde kurulan ortak girişim, tarafların toplam pazar payı ve ciroları yönüyle, 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi kapsamında izne tabi bir birleşme olduğu için Rekabet Kurulu tarafından ayrıntılı olarak incelenmiştir<sup>77</sup>. İncelemede yer hizmeti pazarına girmek isteyen bir kuruluşun katlanması gereken ruhsat ücretleri, yer hizmetlerinin sunumundan elde edilen pazar gücünün havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarındaki rekabet şartlarını bozma şüphesi, THY’nin Star Alliance üyesi olmasının pazardaki olası etkileri, ortak girişim işleminin rakipler aleyhine bir dışlama etkisi oluşturup oluşturmayacağı gibi çeşitli açılardan birleşme kararı gözden geçirilmiştir. İnceleme sonucunda, birleşmedeki ciro eşikleri ve pazarın durumu göz önünde bulundurulduğunda birleşmenin rekabeti bozucu bir etki yaratmayacağına karar verilmiştir.

AB’de ise Türkiye’deki gibi, çeşitli ruhsatlara sahip olan şirketlerin yer hizmeti verebilmesi üzerine bir sistem kurulmamıştır. İlgili bölümde ayrıntılı şekilde belirtildiği üzere, AB’de yer hizmetleri 96/67 sayılı Yer Hizmetleri Tüzüğü kapsamında ele alınmaktadır. Pazarın serbest ve daha liberal olmasından dolayı Türkiye’deki sisteme göre çok daha rekabetçi ve pazara erişimin mümkün olduğu bir yapı hâkimdir. Ancak AB’de yer hizmetleri piyasasına erişim konusunda üye ülkelerin isteksizliğinden ve eşit seviyede olmamalarından doğan sorunlar olduğu da görülmektedir. 96/67 sayılı Tüzüğün 9. maddesinde sayılan muafiyetler doğrultusunda bazı üye devletlerin yer hizmetleri pazarında kendi hizmet sağlayıcılarına öncelik tanıdığı da görülmektedir. AB’deki söz konusu eksiklikler Komisyonun daha sıkı bir denetim yapması ve katı bir tutum sergilemesi ile çözümlenebilecek durumda iken Türkiye’de

---

<sup>76</sup> [http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik\\_isletmeleri/yer\\_hiz\\_kuruluslari.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/havacilik_isletmeleri/yer_hiz_kuruluslari.pdf)

<sup>77</sup> 27.08.2009 tarihli ve 09-40/986-248 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

söz konusu Tüzüğe uyum sağlanabilmesi için köklü değişiklikler yapılmasına ihtiyaç vardır. Yer hizmetleri düzenlemelerinin AB mevzuatı ile farklılıkları kapsamında diğer önemli durumların DHMİ'nin bir devlet kuruluşu olarak ilgili pazarda yer alması ve şirketi idare ve temsile yetkili olanlar için vatandaşlığa dayalı bir ayırım yapılmış olması sıralanabilir.

Havalimanı yer hizmet sağlayıcılarının sadece Türk şirketleri tarafından yürütülüyor olması ve havayolu şirketlerinin sadece kendilerine sınırlı yer hizmeti verebilmeleri korumacı devlet yaklaşımı açısından uygun karşılanabilir. Ancak, uygun bir rekabet ortamı tesis edilmesi arzulanıyorsa mevcut sistemde Türk şirketlerinin karlılığı kadar tüketici açısından yararlılığın da göz önünde bulundurulduğu bir denge kurulmalıdır. Ülke şirketlerinin belirli bir rekabet edebilirlik seviyesine ulaşsa bile pazarın yeni girişimcilere açılmayacağı bilincinde olması şirketlerin fiyat belirleme politikalarında ve hizmetlerinde doğal olarak bir keyfiyet oluşturmaktadır. 2003 yılında özel havayolu işletmelerinin iç hatlarda uçuş yapabilmesine izin veren uygulamanın başlaması ile kalite-fiyat dengesinin artması örneğinde olduğu gibi, pazarda birden çok hizmet sağlayıcının yer alması yer hizmetleri açısından da ülkemizin yararına olabilecek bir husus olarak değerlendirilmektedir.

Bu çerçevede, öncelikle iç pazarda yer hizmeti sağlayıcılarının çoğalması ve belli bir rekabet edebilirlik ve hizmet standardına kavuşulması halinde mütakabiliyet esası göz önünde bulundurularak yabancı yatırımcılara kademeli olarak bu pazarın açılmasının hem AB'ye uyum hem de fiyat-kalite dengesinin artması noktalarında katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

### **5.3. Türkiye'de Slot Tahsisleri Bakımından Uygulama**

Bir havalimanında belirli bir gün ve saatte iniş veya kalkış amacıyla havalimanı işletmecisi veya ilgili sivil havacılık otoritesi tarafından havayolu şirketlerine tahsis edilen izne slot adı verilmektedir. Yeni şirketlerin pazarda tutunabilmesi ve şirketlerin yıllık ticari planlamasında hayati öneme sahip olan slot tahsisine yönelik yıllardır süregelen tartışmalar, Türk havacılığının gösterdiği hızlı büyüme ile birlikte daha da artmıştır.

Slot tahsislerinde genel olarak en büyük sorunu havalimanlarının kapasitelerinin yetersiz oluşu, pazara yeni havayolu şirketlerinin girme talebi, bütün şirketlerin en yoğun saatlere olan

talebi ve taşıyıcıların verimlilik amacıyla geliştirdikleri hub (merkez) sistemini uygulamaya çalışmaları oluşturmaktadır. Bu konuda bir diğer önemli sorun da havayollarına, bir dönemde kullandıkları slotlara sonraki dönem de devam etme hakkı vererek öncelik tanıyan “grandfather rights” adı verilen tarihsel haklardan kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte, slot tahsisi ve havalimanı programlarıyla ilgili havayollarının aralarında yapmış oldukları işbirliği anlaşmaları da havalimanının kullanımına sınırlama getirdiğinden pazara yeni girecek şirketler açısından rekabeti bozucu bir etki yaratmaktadır.

Türkiye’de slot tahsisinin kısa bir tarihçesine bakıldığında zaman, yerli ve yabancı havayolu şirketlerinin, yolcu ve/veya kargo taşımacılığı için tarifeli, charter ve ilave uçuşlar ile planlı teknik inişlerini kapsayan slot uygulaması 2005 yılı Ağustos ayına kadar THY, bu tarihten 2010 yılında gerçekleştirilen değişikliğe kadar ise SHGM bünyesinde bulunan Slot Koordinasyon Merkezi tarafından yürütülmüştür. Ancak, 2010 yılında yapılan değişiklikle slot koordinasyonunu sağlama görevi SHGM’den alınarak DHMİ’ye bırakılmıştır<sup>78</sup>. Bu çerçevede, 10 Mart 2011 tarihli “DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı” yayımlanmış ve slot koordinasyonu talimatta belirlenen esaslara göre yürütülmeye başlanmıştır.

DHMİ slot tahsis hükümleri IATA uygulamaları ile paralel biçimde, slot tahsisinde tarihsel hakları, tarifeli ve düzenli charter uçuşlarını öncelikli kabul etmektedir. Ancak, uygulanan mevcut sistemde özellikle THY’nin bazı hatlarda tarihsel hakları sebebiyle neredeyse tekele yakın bir konumda olması (özellikle Atatürk Havalimanı-Ankara Esenboğa hattı) rakip şirketlerin şikâyetlerin ana konusunu oluşturmaktadır. Ancak, tarihsel haklardan doğan rekabete aykırılık durumu sadece ülkemize özgü bir durum olmayıp dünya da çözümler bulunmaya çalışılan tartışmalı bir konudur.

Türk havacılık sektöründe rekabeti olumsuz yönde etkileyen bir diğer etken de devletler arasında yapılan ikili hava ulaşım anlaşmalarıdır. Türkiye, diğer ülkelerle gerçekleştirdiği ikili havacılık anlaşmalarında ilgili ülkelere tarifeli taşımacılık için 2003 yılına kadar tek taşıyıcı tayin etmekte iken bu tarihten sonra mevcut anlaşmalar çoklu tayin içerir hale getirilmiştir.

---

<sup>78</sup> 25.12.2014 tarihli ve 14-54/932-420 sayılı Rekabet Kurulu Kararı

Bunun sonucunda belirli hatlara ilişkin giriş engellerinin ortadan kalkarak sektördeki rekabetin gelişmesine katkı sağlanmıştır.

Türk havacılığında slot tahsislerin rekabetçilik kapsamında değerlendirilmesinde Rekabet Kurumu tarafından verilen 10.04.2008 tarihli ve 08-28/322-16 sayılı karar oldukça önemlidir. Bu kararda slot tahsislerine ilişkin uygulamaların ve devletlerarası ikili hava ulaşım anlaşmalarınının 4054 sayılı RKHK çerçevesinde değerlendirilmesi yapılmıştır.

Gerçekleştirilen inceleme sonucunda soruşturma açılmasına yer olmadığı kararı verilmiş olsa da raporda öncelikle slot dağıtımının Ulaştırma Bakanlığı'na bağlı olan SHGM tarafından belirlendiğinin altı çizilmiştir. Raporda ayrıca slot tahsisinin teknik yönlerden (kullanılan sistem ve teknik eleman) halen THY'ye bağımlı olduğu ve sektörde etkin rekabetin tesisi ve gelişimi açısından slot tahsisi konusunda tam bağımsızlığı sağlayacak tedbirlerin alınmasının yararlı olacağı ifade edilmiştir. Slot tahsis işlemlerinde rekabet konusunda tam bağımsızlığı sağlayacak tedbirlerin alınması gerektiğine yönelik Rekabet Kurulu kararı doğrultusunda slot koordinasyon görevi 2010 yılı itibari ile DHMİ'ye geçmiştir. Ancak koordinasyon görevinin Ulaştırma Bakanlığı'nın ilgili kuruluşu olan DHMİ'ye geçmesinin de tam bağımsız rekabet ortamını sağlayacak bir değişiklik olmadığı değerlendirilmektedir.

Rekabet Kurulu bugüne kadar slot tahsislerine yönelik olarak yaptığı incelemelerde soruşturma yapılmasına yer olmadığına karar verse de, hazırlamış olduğu gerekçeli kararlarda mevcut sistemin rekabeti engellediğini ve slot tahsis işlemlerinin bağımsız bir kuruluşca yapılması gerektiğini de çoğu kez vurgulamıştır. Slot koordinatörlüğünün SHGM'den DHMİ'ye geçmesi ile aynı zamanda havalimanı işleticisi sıfatı haiz DHMİ yetki ve sorumluluğunda slot dağıtımının yürütülmesinde rekabetçilik açısından önemli bir çelişki devam etmektedir.

DHMİ'nin görevini yerine getirirken THY'de Başbakanlığa bağlı Türkiye Varlık Fonu'nun % 49,12 oranında ortaklığının bulunması, kamunun hem slot dağıtımını yapması hem de havayolu işletmesinin hissedarı konumunda olması sonucu ortaya çıktığından rekabetin sağlanmasındaki tarafsız yaklaşım anlayışına gölge düştüğü değerlendirilmektedir.



**Tablo 5.2.: 30 Eylül 2017 itibariyle THY ortaklık yapısı**

<b>Türkiye Varlık Fonu<sup>79</sup></b>	%49,12
<b>T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı</b>	-
<b>Diğer (Halka Açık Kısım)</b>	%50,88
<b>Toplam</b>	%100

Kaynak: THY 2017 Yılı 9 Aylık Finansal Raporu<sup>80</sup>

Bazı Avrupa örneklerine bakıldığında slot tahsisi İtalya’da “Assoclearence”, Fransa’da “COHOR” olarak bilinen, kâr amacı gütmeyen havayolları ve havalimanı işleticilerinin temsilcilerinden oluşan bir birlik tarafından gerçekleştirilmektedir. İsviçre’de de durum benzer bir nitelik arz etmektedir. Avusturya’da ise slot koordinasyonu, havayolları ve havalimanı işleticileri tarafından kurulan “Schedule Coordination Austria” olarak bilinen özel bir şirket tarafından yerine getirilmektedir<sup>81</sup>. Türkiye’de de slot tahsislerinin Avrupa’daki gibi özel hukuk tüzel kişiliğine sahip bir yapılanmaya devredilmesi hem işlemlerin sadece bu konuda uzmanlaşmış bir kurum tarafından yapılmasını hem de şeffaflık üzerine yapılan tartışmaların önüne geçilmesini sağlayacağı değerlendirilmektedir.

Türkiye’de slot uygulaması İstanbul Atatürk ve Sabiha Gökçen, Esenboğa, İzmir Adnan Menderes, Milas-Bodrum, Antalya, Dalaman Havalimanı olmak üzere en yoğun 7 havalimanında uygulanmaktadır. Slot Uygulama Talimatı, konunun AB nezdinde düzenlendiği 95/93 sayılı Konsey Tüzüğünden birtakım farklılıklar göstermektedir. Örneğin; Talimatta pazara yeni giren taşıyıcı için kullanılan tanımlama, söz konusu Tüzükteki kavram ile paralellik göstermemektedir.

<sup>79</sup> T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı bünyesinde bulunan THY Anonim Ortaklığı sermayesinin %49,12’lik payının tamamı 3 Şubat 2017 tarihi itibarıyla Türkiye Varlık Fonu Yönetimi Anonim Şirketi’ne devredilmiştir. Türkiye Varlık Fonu Yönetimi A.Ş., T.C. Başbakanlığa bağlı, sermayesinin tamamı T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı’na ait bir kamu kuruluşudur.

<sup>80</sup><http://investor.turkishairlines.com/tr/mali-veriler/finansal-raporlar/1/2017/tum-donemler>

<sup>81</sup><http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Rekabet-Yazisi/Turk-Havayolu-Tasimaciligi-Sektorunde-Adalet-Problemi-Slot-Tahsisleri>

Talimatın 4. maddesi ülkemizde henüz bölgesel havacılık ve havalimanı işletmeciliği yeterli gelişimi gösteremediğinden atıl bir düzenleme gibi görünmektedir (Cengiz, 2010c, s.1150). Bu düzenlemelerin yapılması ile pazara giriş engeline takılma ihtimali bulunan yeni giren taşıyıcıları korumaya yönelik düzenlemeler daha anlamlı hale gelecektir. Ayrıca, Talimatın 15. maddesinde yer alan “Yaptırımlar” başlığında, slotların % 80 kullanma oranına ulaşamaması ve slot serisinin % 20’sine denk gelen bir zaman geçtiği halde taşıyıcı tarafından söz konusu slot serisinden herhangi bir slot kullanılmaması durumunda slot haklarının havuza devredilmesi durumunun düzenlenmesi AB’deki yaklaşıma benzer olarak tarihsel hakların ortadan kaldırılmasını sağlayamasa bile sınırlandırması yönünden önemlidir.

#### **5.4. Türkiye’de Hava Taşımacılığı Sektöründe Birleşme-Devralmalara ve İşbirliklerine Yönelik Uygulamalar**

Günümüzde ticaretin küresel bir hal almasıyla şirketler piyasadaki etkinliklerini korumak veya arttırmak amacıyla birtakım işbirliği faaliyetleri gerçekleştirmektedirler. Şirketler arasındaki işbirliği şirket birleşmesi şeklinde ortaya çıkabildiği gibi bir şirketin diğer bir şirketi bünyesine katmasıyla sonuçlanan satın alma şeklinde de ortaya çıkabilmektedir.

Birleşme kavramı Türk Ticaret Kanunu (TTK)’nın 146. maddesinde “iki ya da daha fazla ticaret şirketinin birbiriyle birleşerek yeni bir ticaret şirketi kurmalarından veya bir yahut daha fazla ticaret şirketinin mevcut diğer bir ticaret şirketine iltihak etmesi” olarak tanımlanmıştır. Ayrıca TTK’da şirket birleşmeleri kavramı geniş kapsamlı değerlendirilmiş olup devralma kavramı da birleşme kavramının içerisinde yer almaktadır. Bu kapsamda, ticaret şirketlerinin birleşmesinin yeni kuruluş yoluyla veya katılma (iltihak, devralma) olmak üzere iki şekilde olabileceği belirtilmiştir.

6102 sayılı TTK’da şirket birleşme ve devralma işleminin nedenleri; rekabeti azaltmak, pazardaki payı arttırmak yani ekonomideki gücü ve yetkinliği yükseltmek, verimliliği arttırmak, anahtar bir girdinin düzenli tedarikini mümkün kılarak maliyet avantajı sağlamak yani bir bakıma hammadde gibi maliyete etki eden faktörleri şirketin yönetimine geçirerek dışarıya bir şirkete hem para akımını önlemek hem de şirketin kar marjını arttırmak olarak gerekçelendirilmiştir.

Ernst&Young Birleşme ve Satın Alma Raporuna göre<sup>82</sup> 2016 yılında Türkiye’de gerçekleşen değeri açıklanan 101 adet birleşme ve devralma işlemi ile toplam 4,6 milyar USD tutarında işlem hacmine ulaşılmıştır. 100 milyon USD üzerinde değer ile gerçekleşen işlem sayısının sadece 17 olduğu göz önüne alındığında büyük hacimli işlemler toplam işlem hacmini az da olsa yukarı çekerken, Küçük ve Orta Büyüklükteki İşletmeler (KOBİ) boyutundaki şirketlerde gerçekleşen işlemlerin geçtiğimiz yıllarda olduğu gibi 2016 yılında da devam ettiği görülmektedir. Öte yandan, değeri açıklanmayan birleşme ve satın alma işlemlerinin arasında 100 milyon USD seviyesinin üstünde gerçekleşen işlemler olduğu bilinmektedir. Değeri açıklanmayan işlemler ile ilgili tahminler de eklendiğinde, 2016 yılında toplam işlem hacminin yaklaşık 7 milyar USD seviyesine ulaşmakta olduğu görülmektedir<sup>83</sup>. 7 milyar USD seviyelerinde gerçekleşen birleşme ve devralmaların Türk ekonomisinde önemli bir yer tuttuğu açıkça gözlemlenmektedir.

Havacılık sektöründe şirket birleşme ve devralmaları ise, havayolu şirketlerinin gerek uçuş ağlarını genişletmek gerekse finansal, ekonomik ve yönetsel açıdan gelişmek için başvurdukları bir yöntemdir. Havayolu birleşmelerinin ilk örnekleri 1985 yılında Amerika’da görülmeye başlamış olup şu anda sektörün de en önemli şirketlerinden olan Delta Airlines, American Airlines ve United Airlines şirketlerinin temelleri bu yolla atılmıştır.

AB içerisinde de bugüne kadar birçok havayolu şirketi birleşmesi yaşanırken bunların yakın geçmişteki en önemli örnekleri 2003 yılında Air France ve KLM Havayolları birleşmesi ile İspanya’nın İberia Havayolları ve British Airways arasında gerçekleşen birleşmelerdir<sup>84</sup>.

Görüldüğü üzere, birçok işbirliği yapabilme imkânının bulunduğu havacılık sektöründe yaşanan birleşmeler ile sınırlar ortadan kalkmakta ve rekabetin etkileri küresel bir boyut kazanmaktadır. Sektörde yaşanan en ufak bir gelişme dünyanın her yerinde yapılan sivil havacılık faaliyetlerini etkilemektedir. Birleşmelerin ulusal ve uluslararası düzeyde gerçekleşmesinin yararları ve dezavantajları da mevcuttur. Ulusal çapta birleşmeler, yerli teşebbüslere dış piyasalarda daha iyi rekabet edebilme imkânı sağlamaktadır. İç pazarda rekabet

---

<sup>82</sup> [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/MA\\_2016\\_Raporu/%24FILE/EY\\_MA\\_2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/MA_2016_Raporu/%24FILE/EY_MA_2016.pdf)

<sup>83</sup> [http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/MA\\_2016\\_Raporu/%24FILE/EY\\_MA\\_2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/MA_2016_Raporu/%24FILE/EY_MA_2016.pdf)

<sup>84</sup> <https://www.britishairways.com/en-gb/information/about-ba/iag>

olmadığı takdirde uluslararası rekabet şansı uzun vadede mümkün gözükmemektedir. Ayrıca uluslararası platformlarda gerçekleşen birleşmeler ülke ekonomisine, yabancı sermaye girişi, yeni istihdam imkânlarının yaratılması, teknoloji transferi ve ihracat artırışı gibi faydalar sağlamaktadır. Ekonomik verimleri düşük şirketlerin varlıklarının devam ettirilmesinde, ekonomik durgunluk ve kriz zamanlarında iflasların önlenmesinde, birleşmeler önemli bir vasıta olarak görülmektedir (Mühim, 2012, s.81). Ancak, şirket birleşmelerinin belirtilen birçok olumlu etkilerinin yanı sıra havayolu pazarında tekelleşmeye yol açabilmesi ve bilet fiyatlarında artışa sebebiyet verebilmesi gibi yansımaları da olabilmektedir.

Diğer sektörlerde olduğu gibi havayolu sektöründe de zor zamanlarda tek başlarına ayakta kalamayacaklarını anlayan şirketler birleşmelerin yanı sıra stratejik işbirliği çalışmaları da yapabilmektedirler. Bu havayolu işbirlikleri “alliance” olarak adlandırdığımız ortaklıklar şeklinde ya da “merger” denilen birleşmelerle gerçekleştirilmektedir (Göktepe, 2007c, s.213-240). Günümüzde dünya genelinde Star Alliance, SkyTeam ve Oneworld olmak üzere üç büyük havayolu şirketleri birliği bulunmaktadır.

THY'nin dâhil olduğu Star Alliance grubu özelinde işbirliklerinin nasıl oluştuğunu örneklemek gerekirse; Star Alliance grubu 1996 yılında Air Canada, Lufthansa, İskandinav Havayolları (SAS), Thai Airways, United Airlines gibi beş büyük havayolu şirketi işbirliği yapmasıyla oluşmuştur. Gruba daha sonra Air New Zealand, All Nippon Airways, Ansett Australia, British Midland, Mexicana Airlines, Singapore Airlines ve Türk Havayolları da katılmıştır. Star Alliance temel amacını, her bir havayolunun diğerinin uçuş programını tanımasına imkân veren ortak sistemle homojen bir ürün oluşturmak, yolcularına kaliteli mal ve hizmet sunmak ve dünyanın pek çok ülkesini kapsayan küresel iletişim ağı kurmak olarak belirtmektedir. Havacılık alanındaki işbirlikleri kapsamında, şirketler arasında kod paylaşımına, sık uçuş (frequent flyer) anlaşmalarına, ortaklık anlaşmalarına, havuz anlaşmalarına ve blok rezervasyonlara (blocspace) da rastlanmaktadır.

Türkiye’de havayolu işletmeleri arasında birleşme olarak nitelendirilen durumları tam anlamıyla birleşme olarak tanımlamak oldukça güçtür. Ancak havayolu şirketleri arasında birleşme söz konusu olacak ise, pazar payı ve ciroları göz önünde bulundurularak 4054 sayılı Kanun’un 7. maddesi gereği işlemin hukuki geçerlilik kazanabilmesi için Rekabet Kurulundan

izin alınması gerekmektedir. Birleşme veya devralmalar ile bunların Rekabet Kurulu'na bildirilmesi usul ve esasları 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ ile düzenlenmektedir<sup>85</sup>.

Türkiye'deki havacılık sektöründeki bazı birleşme ve devralma örneklerini incelemek bu süreçlerin nasıl geliştiğini anlayabilmek açısından yararlı olacaktır.

**THY & Sun Express:** Sun Express, THY ve Lufthansa'nın eşit ortaklığında 1989 yılında Antalya'da kurulmuş ve ilk uçuşunu 1990 yılında gerçekleştirmiştir. SunExpress hisselerinin %50'sinin sahibi Lufthansa % 50'sinin sahibi ise THY'dir. Bu ortaklık sonucunda yeni bir şirket ortaya çıktığı için birleşme değil operasyonel anlamda bir işbirliği ortaya çıktığı sonucuna varılabilir.

**Pegasus & İz Air:** Pegasus 1990 Aer Lingus, Silkar ve Net Holding ortak girişimiyle 2 uçaktan oluşan filoyla kurulmuş ve 2005 yılında ESAS Holding tarafından satın alınmıştır. İz Air ise, 2005 yılında çok ortaklı bir şirket olarak İzmir merkezli uçuşlarına başlamıştır. ESAS holding bünyesindeki Pegasus 30 Mart 2007 tarihinde İz Air'in % 20 hissesini 8,2 milyon YTL'ye satın almıştır. Bu şekilde iki havayolu işletmesi arasında stratejik bir ortaklık kurulmuştur. Daha sonra Pegasus Havayolları sermayenin % 72'sini satın almıştır. 2012 yılının Eylül ayında ise AirBerlin, Pegasus Havayolları'na ait olan hisselerin % 47'sini alarak İzAir'e ortak olmuştur.

2017 Mart ayında Pegasus Hava Taşımacılığı, Air Berlin'in elinde bulunan % 29.51 İz Air hissesini 1,2 milyon euroya satın almak için anlaşmıştır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı ve Rekabet Kurumunun izin prosedürlerini tamamlamasıyla Pegasus'un İzAir'deki payı % 98,63 olacaktır<sup>86</sup>. Rekabet Kurumu 8 Haziran 2017 tarihli kararında işlem sonucunda hâkim durum yaratılması veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin vermiştir<sup>87</sup>.

---

<sup>85</sup> <http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Birlesme-Devralma-Yogunlasma-Kontrolu>

<sup>86</sup> <http://www.businessht.com.tr/guncel/haber/1419390-alman-havacilik-devi-hisselerini-pegasusa-satti-izairden-cikti>

<sup>87</sup> <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=88beda3a-acec-48ef-9865-54bb98c0e697>

**THY & Anadolu Jet:** Anadolu Jet THY'nin 2008 yılında kurduğu ve Ankara merkezli olarak seferlere başlayan alt markasıdır. Düşük maliyetli havayolu (low cost carrier) taşıyıcı modelini temel alarak THY filosundan alınan uçaklarla oluşturulan bir filoya sahip Anadolu Jet, THY'nin bir alt markası olduğu için Anadolu Jet ile THY arasındaki ilişki birleşme olarak nitelendirilemez.

### **5.5. Türkiye'de Hava Taşımacılığı Sektöründe Devlet Yardımlarına Yönelik Uygulama**

Türkiye, AB'ye tam üyelik süreci ve Gümrük Birliği'nden doğan yükümlülükleri doğrultusunda devlet desteklerini kontrol etmeyi taahhüt etmiştir. Bu kapsamda, 6015 sayılı Devlet Desteklerinin İzlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun 13.10.2010 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. AB mevzuatıyla büyük ölçüde uyumlu olan kanunun uygulanmasından DDİDK sorumludur. Devlet Destekleri Genel Müdürlüğü, Başbakanlık Hazine Müsteşarlığına bağlı olduğundan, 2016 yılı AB İlerleme Raporlarında kurulun işlevsel olarak bağımsız olmadığına altı çizilmektedir<sup>88</sup>. Bu eleştiri, TÜSİAD'ın Kanun tasarısına yönelik olarak verdiği görüşte de dile getirilmiştir. Görüşte desteklerin yine devlet içindeki bir birim tarafından denetlenmesinin uygun olmadığı ve Rekabet Kurumu'nun bu denetimi yapmak için daha çok uzmanlığa sahip olduğu belirtilmiştir. Bu çerçevede, Kanun'un öngördüğü düzenin, uygulamada AB mevzuatı ile uyum derecesi tartışmaya açıktır<sup>89</sup>.

2016 yılı İlerleme Raporunda ayrıca, Türkiye tarafından verilen bazı yardımların AB mevzuatı ile uyumlu olmadığı ve Türkiye'nin ilgili ikincil mevzuatı kapsamında ve rekabet hukuku bağlamında devlet desteklerini kontrol etmeye başlayarak devlet destekleri politikası ile AB devlet destekleri kuralları arasında uyum eksikliğini gidermesi gerektiğine vurgu yapılmıştır.

ABİA'nın 107. maddesi doğrultusunda devlet desteklerinin beş unsuru olduğu kabul edilmektedir. Bunlar; kamu tarafından veya kamu kaynakları aracılığıyla finanse edilmesi, ilgili teşebbüs veya teşebbüslere bir avantaj sağlaması, avantajın seçici bir şekilde verilmesi, desteğin

---

<sup>88</sup> [http://www.ab.gov.tr/files/5%20Ekim/son\\_\\_2016\\_ilerleme\\_raporu\\_tr.pdf](http://www.ab.gov.tr/files/5%20Ekim/son__2016_ilerleme_raporu_tr.pdf)

<sup>89</sup> <http://projects03.gricreative.com:7089/articles/turk-rekabet-hukuku-kapsaminda-devlet-destekleri-2/>

rekabeti bozması veya bozma tehdidi oluşturmaması ve AB iç pazarını etkilemesidir<sup>90</sup>. 6015 sayılı Kanun kapsamında;

- AB seviyesine göre yaşam standardının aşırı ölçüde düşük veya işsizlik oranının çok yüksek olduğu bölgelerde ekonomik gelişmeyi sağlamak amacıyla verilen destekler,
- Türkiye ile AB arasındaki yapısal uyum gereklerinin yerine getirilmesini sağlamayı amaçlayan destekler,
- Belirli ekonomik faaliyetlerin veya belirli bölgelerin gelişimini sağlamaya yönelik destekler,
- Kültür mirasının ve doğal varlıkların korunmasına yönelik destekler, Türkiye ve AB'nin ortak çıkarlarına hizmet eden önemli bir projenin gerçekleşmesini sağlamaya yönelik destekler,
- Türkiye ekonomisinde ortaya çıkan ciddi sorunları gidermeye yönelik destekler,
- Türkiye-AB Ortaklık Konseyi'nin belirleyeceği diğer destekler muafiyet kapsamında alınmış destekler olarak kabul edilmektedir.

AB'de önemli bir paya sahip olan havacılık sektörüne ilişkin Devlet Destekleri Havacılık Kılavuzları<sup>91</sup> (Guidelines on State aid to airports and airlines) ile düzenlenmektedir. 2014 yılında güncellenen Yeni Kılavuz hangi şartlarda havalimanlarına ve havayollarına devlet destek verilebileceğini ayrıntılı açıklamaktadır. Bu kapsamda, havalimanlarının operasyonel giderlerini kamusal destek ile finanse edebilmelerine belirli şartlar altında 10 yıla kadar izin verilebilmektedir. Operasyonel yardımın şartlarının, yardımı alacak olan havalimanının mali yapısına göre farklılıklar göstereceği belirtilmektedir. Ayrıca, Kılavuzda dikkat çeken en önemli yeniliklerden biri de, bölgesel bağlantılılığı sağlamak amacıyla yeni uçuş güzergâhı belirleyecek olan havayolu şirketlerine belirli bir süreliğine devlet desteği sağlanabilecek olmasıdır.

---

<sup>90</sup> <http://projects03.gricreative.com:7089/articles/turk-rekabet-hukuku-kapsaminda-devlet-destekleri-2/>

<sup>91</sup> [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0404\(01\)&from=EN](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014XC0404(01)&from=EN)

Havalimanı altyapısı konusunda Birlik mahkemelerinin içtihat hukuku, pek çok havalimanı altyapısının<sup>92</sup> hava yolu şirketlerine ücret karşılığı hava limanı hizmeti sunmasını ekonomik faaliyet olarak değerlendirmekte ve bu doğrultuda söz konusu altyapının finansmanının devlet destekleri kurallarına tabi olacağını kabul etmektedir. Bu kapsamda genellikle birbirleri ile rekabet halinde olan havalimalarının altyapısının finansmanın Üye Devletler arasındaki ticaret üzerinde etki doğurabileceği değerlendirilmektedir. Ancak, devletin sorumluluğu altındaki hava trafik kontrolü, uçak kurtarma ve yangınla mücadele, emniyet ve hukuka aykırı girişimlere karşı havalimanındaki sivil havacılığı korumak için gereken faaliyetler genel olarak ekonomik olmayan ve devlet destekleri kapsamında olmayan faaliyetler olarak değerlendirilir. Bu kapsamda, Türkiye’de bölgesel kalkınmayı sağlamak amacıyla yapılan küçük havalimanları dışında Yap-İşlet-Devret modeliyle büyük havalimanı yatırımlarında bulunulmasının AB Devlet Destekleri sistemi ile uyumlu olmadığının değerlendirilmesi riski söz konusu olabilir.

Ayrıca Türkiye’de uygulamaları olan bazı uçuşlarda yakıt desteği sağlanması ve sadece charter uçaklarına verilen yakıt desteğinin birçok havalimanında tarifeli uçaklara da verilmesi söz konusu Kılavuza aykırılık teşkil etmektedir. Özellikle daha önceleri Eskişehir, Samsun, Ordu ve Trabzon Havalimanının verilen yakıt desteğinin kapsamının 2017 yılı itibariyle Bakanlar Kurulu kararı ile Sabiha Gökçen ve Erzurum havalimanlarına da genişletilmesi AB devlet destekleri ile olan uygulama farklılığını açık bir şekilde ortaya koymaktadır<sup>93</sup>.

Son olarak da yatırımlarda Devlet Yardımları Hakkında Kararda değişiklik öngören Bakanlar Kurulu kararının, 20 Ocak 2018 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmesi ile havacılık sektörü yatırımlarına ek teşvikler getirilmiştir<sup>94</sup>. Bu çerçevede, havayolu ile yük veya yolcu taşımacılığına yönelik yatırımlar öncelikli yatırım konuları arasına dâhil edilmiştir. Hava taşıtları ve motorlarının bakım onarımına yönelik yatırımların bölgesel teşvik tedbirlerinden yararlandırılması ve yatırım tutarı 200 milyon lira ve üzeri olan havalimanı yer

---

<sup>92</sup> Havaalanı pisti, ışıklandırma sistemleri, terminaller, apronlar, taksi yolu veya bagaj bandı benzeri altyapı idaresindeki merkezi alanlar gibi

<sup>93</sup> <http://www.reelpiyasalar.com/haber/turizm/24361/tarifeli-ucaklara-da-yakit-destegi-vermeye-basladik.html>

<sup>94</sup> <http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/havacilik-sektorune-devlet-destegi.html>



hizmetleri yatırımları büyük ölçekli yatırım kapsamına alınmıştır. Söz konusu destekler ile birlikte mevcut AB devlet destekleri sistemi ile uyumsuzluğun artacağı değerlendirilmektedir.

## 6. TARTIŞMA VE SONUÇ

Küreselleşmeyle beraber devletler arasındaki ticaret duvarları da yavaş yavaş ortadan kalkmaya başlamıştır. Bu durum, işletmeleri sadece iç pazarda değil uluslararası pazarda da rekabet etmeye, daha sıkı ve zorlu bir rekabet ortamı içinde gelişimlerini ve devamlılıklarını sürdürmeye zorlamıştır. Dünyada 1973 Petrol Krizine karşı arayışların bir sonucu olarak ABD’den başlayarak diğer ülkelere sirayet eden “serbestleşme” (deregülasyon/liberalleşme) düzenlemeleri<sup>95</sup> kısa sürede ticaretin ve sanayileşmenin seyrini değiştirmiştir.

Dünyada yaşanan bu gelişmeler çerçevesinde, devletlerin bu değişime ayak uydurabilmesi ve piyasalarındaki ekonomik düzeni sağlayabilmesi açısından rekabet kuralları önemli bir rol oynamıştır. Bu süreçte rekabet hukukunun teorik açıdan en sistematik şekilde AB tarafından düzenlendiği söylenebilir. AB’nin Roma Antlaşmasından bu yana inşa etmeyi sürdürdüğü hukuk sistemi içerisinde üye devletler arasında farklılıkları en aza indirmek ve kusursuz işleyen bir iç pazar oluşturmak amacıyla rekabet hukuku düzenlemelerine ayrı bir önem vermesi AB’de daha başarılı bir rekabet sisteminin ortaya çıkmasını sağlamıştır.

Serbestleşme hareketlerinin havacılık sektörüne yansımaları 90’lı yılların başında daha somut bir şekilde görülmeye başlanmıştır. AB’de ve dünyada rekabet kurallarına yönelik deregülasyon çalışmalarının yoğunlaşması ve yeni havayollarının kurularak pazara girmesi, bayrak taşıyıcısı havayollarının hüküm sürdüğü sektörün hızla büyümesini ve rekabetçi bir çevreye kavuşmasını sağlamıştır. Havacılık işletmelerinin sayısının artması, havayolu taşımacılığına olan güvenin artması ve daha rekabetçi bir ortamın tesis edilmesiyle çok hızlı bir şekilde atılım yapan havacılık sektöründe, 2008 ekonomik krizi<sup>96</sup> sonrasında yükselen maliyetler ve düşen yolcu sayıları, son 10 yılda birçok havayolu şirketinin iflas etmesine veya başka şirketler tarafından devralınmasına yol açmıştır.

---

<sup>95</sup> <https://www.mevzuatdergisi.com/2004/03a/01.htm>

<sup>96</sup> ABD’de 2007 yılı Ağustos ayında başlayan mortgage krizinin tüm küresel ekonomilerde dalgalanmaya yol açması ile ortaya çıkan krizdir. Piyasa yapısı, denetim eksiklikleri ve bu süreçte izlenen politikalar sonuçta öngörülemeyen olumsuzluklara yol açmıştır

Son olarak Birleşik Krallığın en büyük havayolu şirketlerinden Monarch Havayollarının da iflas açıklamasıyla 2017 yılı içinde batan havayolu sayısı dörde çıkmıştır. 2008 krizinden bir yıl sonra 2009'da, dünya çapındaki havayolu şirketleri bilançolarında toplam 9,9 milyar USD zarar olması ve söz konusu dönemde başta İspanya, Rusya ve Suudi Arabistan'da olmak üzere yaklaşık 90 havayolu şirketinin iflasını açıklaması<sup>97</sup> günümüz havacılık sektöründe rekabetin nasıl bir boyuta ulaştığını göstermektedir.

Mevcut ortam büyük havayolu şirketlerinin daha fazla büyümesine, küçük olanların ise iflas etmesine ya da büyük şirketler tarafından satın alınarak ortadan kalkmasına zemin hazırlamaktadır. Bu noktada, rekabet kurallarının tarafsız, şeffaf ve orantılı bir şekilde uygulanmasının önemi ortaya çıkmaktadır. Uygulanacak rekabet kuralları ne piyasada tekeli güçler oluşmasını sağlayıcı ne de şirketlerin maliyetler altında ezilip batmasına yol açacak nitelikte olmalıdır. Bu ortamın oluşturulabilmesi hem şirketler hem de tüketiciler açısından denge sağlayacak bir yaklaşımın benimsenmesi ile mümkün olabilecektir. Ayrıca, rekabetçilikten beklenen verimin elde edilebilmesi için, kuralların sadece ülkelerin iç pazarında başarı ile uygulanması yeterli olmayıp iki taraflı veya çok taraflı rekabet anlaşmaları ile işbirliklerinin geliştirilmesi gerekmektedir. AB'nin son yıllarda ABD gibi önemli ticaret ortaklarıyla yapmış olduğu genel rekabet anlaşmalarının yanı sıra imzaladığı havacılık anlaşmaları içerisinde de rekabet ve devlet destekleri başlıklarını eklemesi bu konuya verilen önemin açık bir göstergesidir.

AB'de havacılık sektörünün hızlı gelişimine bağlı olarak sektörün düzgün işleyişini sağlamak amacıyla, tez çalışmasında ayrıntılı şekilde incelenen 3975/87, 3976/87, 1/2003, 411/2004, 487/2009, 95/93 ve 96/67 sayılı havacılığa yönelik önemli Tüzükler çıkarılmıştır. Ayrıca, son yıllarda giderek önem kazanan devlet yardımları konusunda da Havacılık Kılavuzları yayımlanarak devlet destekleri konusunda temel ilkeler belirlenmeye çalışılmıştır. Bütün bu düzenleyici kurallar ve AB Rekabet Otoritesinin vermiş olduğu kararlar ile AB havacılık sektöründe rekabetçi, şeffaf, pazara girişte engellerin azaltıldığı ve ekonomik seyahatin sağlanabildiği bir iç pazar oluşturulmaya çalışılmıştır. AB mevzuatının teorideki

---

<sup>97</sup> <http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/havacilikta-cokus-donemi.html>

mükemmelliğinin uygulamaya yansımaları her ne kadar aynı seviyede olmasa da belirli bir sistematik benimsenmiş olması sektörde rekabetin işlerliği açısından oldukça önemlidir.

Bu çerçevede, Türkiye açısından da AB'ye tam üyelik sürecinin akıbeti ne olursa olsun rekabet kültürünün oluşturulması ve rekabet sisteminin geliştirilmesi amacıyla büyük deneyimler sonucunda oluşturulan AB mevzuatından yararlanılması önem arz etmektedir. AB'de olduğu gibi ülke ekonomisinde önemli yer tutan havacılık sektörünün ayrıntılı değerlendirmelerinin yapılarak genel rekabet kurallarının yanı sıra sektöre özgü rekabet kurallarının oluşturulmasının Türkiye'de daha rekabetçi bir ortam oluşturacağı değerlendirilmektedir.

Türk havacılık sektörünün rekabetçilik anlamındaki gelişiminde ise, 2003 yılında iç hatlarda THY tarafından uçulmayan hatlarda diğer şirketlerin uçabilmesine yönelik tekelin, Ulaştırma Bakanlığınca alınan kararla kaldırılması, iç pazarın daha rekabetçi bir yapıya kavuşmasında önemli rol oynamıştır. Bu karar, Türk havacılık sektörünün önemli bir atılım gerçekleştirmesine ön ayak olmuştur. Bu süreçte yeni havayolu şirketleri kurulmuş, ülkenin birçok bölgesine uçak seferleri gerçekleştirilmeye başlanmış ve yolcu sayısında tatmin edici bir seviyeye ulaşılmıştır. Ancak, her ne kadar yeni hatlar açılmış ve yeni şirketler bu süreçte pazara girmişse de mevcut Türk havacılık sisteminde AB standartlarında rekabetçi bir yapının oluşturulabildiğini söylemek güçtür. Bu durumun nedenleri olarak; sektörün yabancı yatırımcıya sınırlı olarak açık olması, slot tahsisinden doğan sorunlar, ikili havacılık anlaşmaları, THY'nin pazardaki hâkim durumu sıralanabilir.

Türk havacılık sektöründe daha rekabetçi bir yapıya nasıl geçilebileceği Rekabet Kurulu'nun 10.04.2008 tarihli ve 08-28/322-106 sayılı kararında da yer almıştır. Kararda sivil havacılık sektöründe rekabetin sağlıklı bir şekilde tesisi ve gelişimi açısından, sektöre yönelik düzenleme, uygulama ve denetimlerin yeterli teknik kadrosu bulunan ve gerçek anlamda bağımsız idari otorite kimliği olan bir sivil havacılık otoritesi tarafından gerçekleştirilmesinin önemi vurgulanmıştır. Ayrıca yabancı ülkelerle yapılan ikili hava ulaşım anlaşmalarında THY dışında özel havayolu şirketlerinin de piyasa koşulları çerçevesinde pazara girmesine imkân sağlayıcı düzenlemeler yapılmasının dış hat tarifeli yolcu taşımacılığı piyasasında daha rekabetçi bir ortamın tesisi açısından olumlu etkiler yapacağı da kararda belirtilmiştir.

Havalimanı işleticisi sıfatına haiz DHMİ yetki ve sorumluluğundaki slot dağıtımının Avrupa örneklerinde olduğu gibi kar amacı gütmeyen, özel hukuk tüzel kişiliğine sahip bir yapılanmaya devredilmesi hem işlemlerin sadece bu konuda uzmanlaşmış bir kurum tarafından yapılmasını hem de bu konularda şeffaflık üzerine yapılan tartışmaların önüne geçilmesini sağlayacaktır. Kamunun sektörün hem düzenleyicisi ve denetleyicisi olması hem de Başbakanlığa bağlı Türkiye Varlık Fonu'nun THY'de % 49,12 oranında ortaklığının bulunması devletin bir havayolu işletmesinin hissedarı ve yöneticisi olması sonucunu da ortaya çıkarmaktadır. DHMİ örneğinde olduğu gibi devletin slot dağıtımının yanı sıra havayolu işletmesinin hissedarı konumunda olması rekabetin sağlanmasındaki tarafsız yaklaşım anlayışına gölge düşürdüğü değerlendirilmektedir. İtalya'da "Assoclearence", Fransa'da "COHOR", Avusturya'da "Schedule Coordination Austria" örnekleri göz önünde bulundurularak slot tahsislerinde daha şeffaf bir yapılanmanın oluşturulması Türk havacılık sektöründe rekabetçiliğin geliştirilmesi adına önemli bir adım olarak değerlendirilecektir.

Öte yandan, son yıllarda öngörülerin çok üzerinde büyümüş olan Türk havacılık sektörünün genel nitelikteki 4054 sayılı RKHK çerçevesinde düzenlenmeye devam edilmesi rekabetçi bir ortamın tesisi açısından önemli bir eksikliklerdir. Türk rekabet sisteminde de AB örneğinde olduğu gibi özellikle havacılık ve enerji gibi ülke ekonomisinde önemli yer tutan sektörlerle özgü rekabet kurallarının olması bu sektörlerin pazarlarının daha iyi yönetilmesini ve büyümesini sağlayacaktır.

Türk havacılığında 2003 yılında gerçekleştirilen reform öncesinde piyasanın daha rekabetçi olmasının dezavantajlı olabileceği gibi düşünceler hâkim olsa da bugün gelinen noktada ne kadar yerinde bir karar verilmiş olduğu açıkça gözlemlenmektedir. Piyasayı daha rekabetçi bir yapıya ulaştırmak ve yeni şirketlerin piyasaya girmesini teşvik etmek için bugün de benzeri kararların alınmasından kaçınılmaması gerektiği değerlendirilmektedir. Mevcut AB havacılık düzenlemelerinden yararlanarak rekabet ortamımızı sağlamlaştıracak ve kuralların uygulanmasını sağlayacak yeni kararların alınması katılım müzakerelerinde AB'ye uyum kapsamında da önemli bir gereksinimimizi karşılamış olacaktır.

2018 yılının sonlarında hizmete girmesi planlanan İstanbul Yeni Havalimanı ile Türk havacılık sektörünün çok daha fazla büyüyeceği ve sektörün ekonomideki payının daha da

artacağı yapılan çeşitli araştırmalar ile ortaya konulmaktadır. Bağımsız danışmanlık kuruluşları İstanbul Ekonomi ile Ekonomi ve Dış Politika Araştırma Merkezi (EDAM) tarafından hazırlanan “İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi” raporuna göre İstanbul Yeni Havalimanı, Türkiye ekonomisine hem doğrudan hem de dolaylı olarak önemli katkılar sunacaktır. İyimser ve kötümser senaryolar temel alınarak hazırlanan analizlere göre havalimanının 2025 yılında, doğrudan ve dolaylı olarak sağlayacağı istihdamın 225 bin kişiye ulaşacağı öngörülmektedir (İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi, 2016, s.10-11). Yeni havalimanının etkisiyle artacak ilave hane halkı gelirin 4,4 milyar USD ve Türkiye’nin ulusal ekonomisine katkısının da milli gelirin yaklaşık % 4,9 seviyesine çıkacağı tahmin edilmektedir<sup>98</sup>.

Bu seviyede önemli çıktıları olan bir projenin rekabet politikası bağlamında da iyi analiz edilmesi büyük önem taşımaktadır. Sektöre yeni girecek şirketlere fırsatlar tanınarak istihdamın artması, küçük ve orta ölçekli havacılık şirketlerinin de büyük havacılık şirketleri sınıfına atlayabilmesi, İstanbul’un dünyanın en önemli havacılık merkezi (hub) haline getirilebilmesi akılcı bir planlama gerçekleştirilmesi ile mümkündür. Bu çerçevede, THY’nin daha çok büyümesinin doğal karşılanacağı yeni havalimanı ile rekabet ortamından istenen başarının elde edilebilmesi ve yolcuların da bu fırsattan yararlanmasını sağlamak amacıyla 2016 yılından bu yana ülkemizden çekilen veya uçuş sayısını azaltan büyük şirketlerin (Air France, Swiss Air, Avusturian Air, Finnair, Sas, Brussels Air, Alitalia, Iberia Wizzair, Air Malta, Adria Air, Croatia Air, Delta Air, United Airlines, Air Canada, CSA, China Southern Airlines, Eva Air, PIA Air ve Etihad Havayolları)<sup>99</sup> çekilme nedenlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir.

İstanbul’un uluslararası bir havacılık merkezi haline getirilmesi ve Türkiye’ye taşınan turist sayısının artırılması amaçlarına ulaşabilmek için sadece hâkim durumdaki Türk şirketlerinin değil kalite ve güvenliği temsil eden bayrak taşıyıcısı yabancı şirketlerin uçuşlarının da devamlılığının sağlanarak yüksek gelir grubundan turistlerin Türkiye’yi tercih etmesi sağlanmalıdır<sup>100</sup>. Aksi halde, Türk taşıyıcıları ile rekabet edemeyerek pazardan çekilen bayrak taşıyıcısı şirketler yerine sadece düşük maliyetli (low cost) havayollarının uçtuğu bir

---

<sup>98</sup>[http://www.istanbulekonomi.com/Content/Media/dosyalar/IGA\\_Ekonomik\\_Etki\\_anal%C5%BEz%C5%BE.pdf](http://www.istanbulekonomi.com/Content/Media/dosyalar/IGA_Ekonomik_Etki_anal%C5%BEz%C5%BE.pdf)

<sup>99</sup> <http://www.airporthaber.com/kose-yazilari/thyyi-alkislarcken.html>

<sup>100</sup> <http://www.posta.com.tr/air-france-in-kararina-sasirdim-hakan-celik-yazisi-1359200>

ortam oluşacak ve yatırımlardan ülke ekonomisinin daha az verim elde etmesine neden olunacaktır.

THY ve diğer Türk taşıyıcıları kalite, marka algısı, erişebilirlik ve güvenlik konusunda gurur verici bir seviyede olsa da havayolunun tercih edilebilirliğini daha da arttırmak ve seyahat ücretlerini daha makul seviyeye getirebilmek için rekabet ve rekabet kurallarının gerçek anlamda uygulanması THY ve diğer Türk taşıyıcıları için de elzemdir.

Ayrıca, 2015 yılında Avrupa Komisyonu tarafından duyurulan “Yeni Avrupa Havacılık Stratejisi” ile son yıllarda dünyada pazar kaybı yaşayan Avrupa havacılık sektörünü daha ileri taşımaya çalışan AB’nin, bu çerçevede kapsamlı bir havacılık anlaşması yapmayı öngördüğü ülkelerden biri de Türkiye’dir. 2016 yılı Kasım ayında müzakerelerine başlanan anlaşma taslağının en önemli başlıklarından biri de rekabete yöneliktir. AB, muhtemel anlaşma kapsamında Türkiye ile uçuş haklarında kademeli olarak bir serbestleşme, AB ve Türk havacılık pazarına şirketlerin daha kolay erişimi ve Türkiye’nin AB rekabet mevzuatına uygun hareket etmesi gibi sonuçlar elde etmeyi amaçlamaktadır

2018 yılı itibariyle müzakerelerin devam ettiği süreçte rekabet başlığı ve anlaşmanın genelinden bir başarı elde edilebilmesi için her iki havacılık pazarının çok iyi şekilde değerlendirilmesi, AB taşıyıcılarına tanınacak haklar ve AB’den alınacak haklar sonucunda dünya havacılığındaki değişimin nasıl olabileceğinin ayrıntılı bir şekilde analiz edilmesi gerekmektedir.

Türk havacılık sektöründeki rekabetçi sistemin geliştirilmesi sadece Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Rekabet Kurumu, SHGM ve DHMİ’nin değil Maliye Bakanlığı ve Hazine Müsteşarlığı gibi kurumların yapacağı çalışmalar ile de bağlantılıdır.

Türkiye’nin uzun vadeli ekonomik hedeflerinde havacılık sektöründen beklenen pay ve istihdamın sağlanabilmesi, giderek artan havalimanı ve altyapı yatırımlarının gerçek karşılığının yakalanabilmesi amacıyla sektöre özgü rekabet kuralları getirilerek uygun rekabet ortamının yaratılması ve getirilen düzenlemelerin işlerliğinin sağlanmasının Türk havacılık sektörünü bugünkü noktasından daha ileriye taşıyacağı değerlendirilmektedir. Söz konusu

hedeflere ulaşılması, Türk havacılık sektörünün daha da gelişmesini ve gerçekleştirilen yatırımlarla birlikte havayolunun uzun vadede ülkenin en önemli ulaşım tercihi haline gelmesini sağlayacaktır.



## KAYNAKÇA

- AKTUĞ, S. S. ve ÇELİK, U. (2013). Avrupa Birliği Hukuku ve Avrupa Birliği İş Hukukunun Kaynakları ve Temel Özellikleri. İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 4(1), 164-166.
- ANGELA, L. (2003): International Airline Alliances: EC Competition Law/US, Antitrust Law and International Air Transport (First edition), Hague: Kluwer Law International.
- AŞÇIOĞLU, G. (2000a): Avrupa Topluluğu ve Türk Rekabet Hukukunda Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması, Rekabet Kurumu Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Ateş, M. (2009a): AB'ye Uyum Bağlamında Türk Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bakış, Ankara Barosu Yayınları, 65-68.
- ATEŞ, M. (2008b): Son Yapılan Düzenlemeler Işığında AB Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bakış, Avrupa Çalışmaları Dergisi, 7(2).
- ATEŞ, M. (2008c): Son Yapılan Düzenlemeler Işığında AB Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bakış, Avrupa Çalışmaları Dergisi, 7(2).
- ATEŞ, M. (2008d): Son Yapılan Düzenlemeler Işığında AB Rekabet Hukuku ve Politikasına Genel Bakış, Avrupa Çalışmaları Dergisi, 7(2).
- BADUR, E. (2001a): Türk Rekabet Hukukunda Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşmalar, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- BADUR, E. (2001b): Türk Rekabet Hukukunda Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşmalar, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- BATTAL,Ü.,YILMAZ,H. ve ATEŞ,S. (2006): Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu.
- BELLAMY, C. ve CHILD, G. (1993): Common Market Law of Competition (Fourth edition). London: Sweet & Maxwell Press, 2-31.
- BELLAMY, C. ve CHILD, G. (2001): European Community Law of Competition (Fifth edition). London: Sweet & Maxwell Press.
- BELLAMY, C. ve CHILD, G. (2008): European Community of Competition Law (Sixth edition). New York: Oxford University Press, 636-637.
- BLANCO, L.O. ve HOUTTE, B.V. (1996): EC Competition Law in the Transport Sector (Second edition). USA: Clerandam Press.
- CENGİZ, A. (2010a): Avrupa Birliği ve Türkiye'de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 12(Özel Sayı), 1122-1123.

- CENGİZ, A. (2010b): Avrupa Birliği ve Türkiye’de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 12(Özel Sayı).
- CENGİZ, A. (2010c): Avrupa Birliği ve Türkiye’de Slot (Sıra/Zaman) Tahsisi Uygulaması ve Hukuki Değerlendirme. Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 12(Özel Sayı).
- ÇEKER, M. (1996): Türk Hukukunda Rekabetin Korunması ve Yeni Rekabet Düzeni. Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 18(3), 85-117.
- ÇELİK, S. (2016): Aviation Policies in the EU, Turkey and Gulf Countries: Competitiveness, Liberalism and Future Aero-Diplomacy, Yüksek Lisans Tezi, School of Government Luiss Guido Carli, Rome, 13-14.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2000a): Rekabet Hukuku ve Politikaları Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı, 6-7.
- Devlet Planlama Teşkilatı. (2000a): Rekabet Hukuku ve Politikaları Özel İhtisas Komisyonu Raporu. Ankara: Devlet Planlama Teşkilatı, 10-12.
- DOGANIS, R. (2002): Flying Off Course: The Economics of International Airlines (Third edition), London: Routledge Press.
- EĞERCİ, A. (2005): Rekabet Kurulu Kararlarının Hukuki Niteliği ve Yargısal Denetimi, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- EKDİ, B. (2009): Hâkim Durumda Bulunan Teşebbüslerin Dikey Anlaşmalar Yoluyla Piyasayı Kapatması, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- Ekonomi ve Dış Politika Araştırma Merkezi (2016): İstanbul Yeni Havalimanı Ekonomik Etki Analizi Raporu, İstanbul, 10-11.
- FRAZER, T. (1992): Monopoly, Competition and the Law, The Regulation of Business Activity in Britain, Europe and America (Fifth edition), UK: Harvester Wheatsheaf.
- GÖKTEPE, H. (2007a): Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7(1).
- GÖKTEPE, H. (2007b): Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7(1).
- GÖKTEPE, H. (2007c): Hava Taşımacılığı Sektöründe Rekabet Hukuku Kurallarının Uygulanması, Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 7(1), 213-240.
- GÖKTEPE, H. (2015): Havayolu Taşımacılığı Sektörü ve Rekabet Hukuku., GEREDE, E. (Editör). Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması. 1.Baskı. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Yayınları, 222-223.

- GÜÇER, S. (2005): Rekabet Hukukunda Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Çerçevesinde Sınai Mülkiyet Hakları, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- GÜNDOĞDU, M. (2009a): Rekabet Hukuku Perspektifinden Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Stratejik İttifaklar, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- GÜNDOĞDU, M. (2009b): Rekabet Hukuku Perspektifinden Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Stratejik İttifaklar, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- GÜRKAYNAK, G. (2011a): Güncel Rekabet Kurulu Kararları Işığında Teşebbüs Birlikleri Bünyesinde Gerçekleştirilen Bilgi Toplama, Bilgi Değişimi ve Bilgi Paylaşımı Faaliyetleri. Çimento İşveren Dergisi, 25(3).
- GÜRKAYNAK, G. (2011b): Güncel Rekabet Kurulu Kararları Işığında Teşebbüs Birlikleri Bünyesinde Gerçekleştirilen Bilgi Toplama, Bilgi Değişimi ve Bilgi Paylaşımı Faaliyetleri. Çimento İşveren Dergisi, 25(3).
- HATELEY, O., NEUHAUS, F. ve HARTSUIKE, C. (2015): What is all this talk about Airport infrastructure? The gradual encroachment of the State Aid rules in the Aviation Sector, Maastricht Center for European Law, 24-26.
- HASSU, M. (2004a): Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Hukuku, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- HASSU, M. (2004b): Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Hukuku. Ankara: Rekabet Kurumu Yayınları.
- HASSU, M. (2004c): Rekabet Hukuku ve Hava Taşımacılığı Sektörü, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- ILICAK, A. (2003a): Sherman Antitröst Yasasının Ortaya Çıkışı: Yanılsamalar ve Gerçekler, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- ILICAK, A. (2003b): Sherman Antitröst Yasasının Ortaya Çıkışı: Yanılsamalar ve Gerçekler, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.
- KAYA, E. (2005): Havaalanlarında Yap İşlet Devret Uygulamaları: Antalya ve Atatürk Havalimanlarındaki Uygulamaların Değerlendirilmesi, Amme İdaresi Dergisi, 40(2), 99-129.
- KAYMAKÇI, O. (2006): Yeni Ekonomi: 'Rekabet, Piyasa ve Ar-Ge. Bursa: Ekin Yayınevi.
- KOCAYUSUFPAŞAOĞLU, N. (1985): Borçlar Hukuku Dersleri. İstanbul: Filiz Kitabevi.
- MÜFTÜOĞLU, M. (2000): Rekabet Kanunu ve İki Yıllık Uygulaması, Rekabet Kurumu Dergisi, 1(1), 5-8.

MÜHİM, S. A. (2012): Şirket Birleşmeleri (Mergers) ve Havayolu Şirketlerinde Merger Uygulamalarına Örnekler, (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi, 2012).

PAPACONSTANTINOU, H. (1990): Free Trade and Competition in the EEC Law, Policy and Practice, London: Lasok&Bridge, Law & Institutions of the European Union, 32-33.

TEKİNALP, Ü., ÇAMOĞLU, E. ve POROY, R. (2010): Ortaklıklar ve Kooperatif Hukuku. Ankara: Seçkin Kitabevi.

TOPÇUOĞLU, M. (2001a): Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası İşbirliği Davranışları ve Hukuki Sonuçları, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.

TOPÇUOĞLU, M. (2001b): Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası İşbirliği Davranışları ve Hukuki Sonuçları, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.

TOPÇUOĞLU, M. (2001c): Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası İşbirliği Davranışları ve Hukuki Sonuçları, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.

TOPÇUOĞLU, M. (2001d): Rekabeti Kısıtlayan Teşebbüsler Arası İşbirliği Davranışları ve Hukuki Sonuçları, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.

Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (2007): Türkiye’de Rekabetçilik, Yatırım İklimi ve Rekabet Politikasının Rolü. Ankara: Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı Yayınları, 404-405.

TÜRKKAN, E. (2005): Rekabet Teorisi ve Endüstri İktisadı. Ankara: Turhan Kitabevi, 52.

ÜNAY, N. (2002): Türkiye’de Rekabet Hukuku ve Uygulaması, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.

YAKUPOĞLU, M. (2013a): Rekabet Kurumu Perşembe Konferansları, Rekabet Kurumu Konferans Salonu, Ankara.

YAKUPOĞLU, M. (2013b): Rekabet Kurumu Perşembe Konferansları, Rekabet Kurumu Konferans Salonu, Ankara.

YÜKSEL, O. Y. (2004): Rekabet Hukukunda Uyumlu Eylem, Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezi, Ankara.

03.07.2017 tarihli ve 17-20/314-137 sayılı Rekabet Kurulu Kararı.

09.08.2017 tarihli ve 17-26/397-176 sayılı Rekabet Kurulu Kararı.

19.07.2017 tarihli ve 17-23/383-166 sayılı Rekabet Kurulu Kararı.

10.04.2008 tarihli ve 08-28/322-106 sayılı Rekabet Kurulu Kararı.

27.08.2009 tarihli ve 09-40/986-248 sayılı Rekabet Kurulu Kararı.

25.12.2014 tarihli ve 14-54/932-420 sayılı Rekabet Kurulu Kararı.

### **Mevzuat**

4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (13.12.1994)

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (14.02.2011)

6015 sayılı Devlet Desteklerinin İzlenmesi ve Denetlenmesi Hakkında Kanun (23.10.2010)

2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu (19.10.1983)

5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun (18.11.2005)

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname (01.11.2011)

Havalimanları Yer Hizmetleri Yönetmeliği (SHY-22) (23.08.2016)

DHMİ Genel Müdürlüğü Slot Uygulama Talimatı

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

Council Regulation (EEC) No 4064/89 of 21 December 1989 on the control of concentrations between undertakings, OJ L 395, 30.12.1989

Council Regulation (EC) No 139/2004 of 20 January 2004 on the control of concentrations between undertakings (the EC Merger Regulation), OJ L 24, 29.1.2004

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 (EEC) No 3975/87 of 14 December 1987 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 (EEC) No 3976/87 of 14 December 1987 on the application of Article 85 (3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector. OJ 1987 L374/9

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

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

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

Council Regulation (EC) No 487/2009 of 25 May 2009 on the application of Article 81(3) of the Treaty to certain categories of agreements and concerted practices in the air transport sector, OJ L 148, 11.6.2009

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports, OJ L 14, 22.1.1993, p. 1–6

Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

Regulation (EC) No 545/2009 of the European Parliament and of the Council of 18 June 2009 amending Regulation (EEC) No 95/93 on common rules for the allocation of slots at Community airports

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the groundhandling market at Community airports, OJ L 272, 25.10.1996

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89 (Text with EEA relevance), OJ L 35, 4.2.2009

Council Regulation (EEC) No 4064/89 of 21 December 1989 on the control of concentrations between undertakings, OJ L 395, 30.12.1989

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

Communication from the Commission-Guidelines on State aid to airports and airlines, OJ C 99, 4.4.2014

Decisions Commission Decision (EU) 2015/1469 of 23 July 2014 on State aid SA.30743 (2012/C) (ex N 138/10)-Germany-Financing of infrastructure projects at Leipzig/Halle airport

## İnternet Adresleri

<http://www.ab.gov.tr>: Avrupa Birliği Bakanlığı (04.01.2017)

<http://www.rekabetderneği.org>: Rekabet Derneği (12.09.2017)

<http://www.rekabet.gov.tr/>: Rekabet Kurumu (02.03.2017)

[http://ec.europa.eu/competition/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/index_en.html): Avrupa Komisyonu Rekabet Genel M¼d¼rl¼đ¼ (13.10.2017)

<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>: Avrupa Birliği Mevzuat Arama (14.12.2016)

<https://hazine.gov.tr>: T.C. Başbakanlık Hazine M¼steřarlıđı (22.11.2017)

<http://www.mfa.gov.tr/default.tr.mfa>: Dışışleri Bakanlığı (08.12.2017)

[https://ec.europa.eu/commission/index\\_en](https://ec.europa.eu/commission/index_en): Avrupa Komisyonu (19.07.2017)

[https://ec.europa.eu/transport/home\\_en](https://ec.europa.eu/transport/home_en): Avrupa Komisyonu Ulaştırma ve Hareketlilik Genel M¼d¼rl¼đ¼ (15.05.2017)

<http://www.gazetevatan.com/sivil-havacilik-sektorunun-haritasi-degisiyor-170110-yasam/> (08.12.2017)

[http://ec.europa.eu/competition/antitrust/procedures\\_101\\_en.html](http://ec.europa.eu/competition/antitrust/procedures_101_en.html) (08.01.2017)

[https://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/55xx/doc5541/doc02b-part\\_4.pdf](https://www.cbo.gov/sites/default/files/cbofiles/ftpdocs/55xx/doc5541/doc02b-part_4.pdf) (10.12.2017)

<http://www.havayolu101.com/2012/11/21/iatadan-yeni-dagitim-sistemleri-girisimi/> (04.12.2017)

[http://www.istanbulekonomi.com/Content/Media/dosyalar/IGA\\_Ekonomik\\_Etki\\_anal%C5%BEz%C5%BE.pdf](http://www.istanbulekonomi.com/Content/Media/dosyalar/IGA_Ekonomik_Etki_anal%C5%BEz%C5%BE.pdf) (22.11.2017)

<http://mevzuat.basbakanlik.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.14354&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=Rekabet%20Kurulundan%20> (19.06.2017)

[http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-icao\\_.tr.mfa](http://www.mfa.gov.tr/uluslararasi-sivil-havacilik-orgutu-icao_.tr.mfa) (05.01.2017)

<https://hazine.gov.tr/ab-kilavuz-ilkeleri?type=icon> (03.05.2017)

<http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Temel-Kavramlar> (25.11.2017)

<http://www.rekabet.gov.tr/tr-TR/Sayfalar/Rekabet-Kurulunun-Gorev-ve-Yetkileri> (28.02.2018)

[https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/guncel-karar-istatistikleri/2017-y\\_illik1.pdf](https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/guncel-karar-istatistikleri/2017-y_illik1.pdf) (15.02.2018)

[http://www.bbc.co.uk/turkish/europe/story/2004/05/040504\\_airfrance1m\\_deal.shtml](http://www.bbc.co.uk/turkish/europe/story/2004/05/040504_airfrance1m_deal.shtml)  
(18.12.2017)

<https://centreforaviation.com/insights/analysis/greece-aviation-and-tourism---part-1-potentially-major-forces-in-supporting-economic-re-development-236341> (19.12.2017)

<https://pazarlardanhaberler.com/2013/07/16/avrupa-birligi-havacilik-sektorunde-gerceklestirilecek-devlet-desteklerine-iliskin-taslak-kilavuzu-calismalari/> (19.12.2017)

[https://www.researchgate.net/publication/255994714\\_TURKIYE'DE\\_IC\\_HATLARDA\\_SERBESTLESME\\_VE\\_GELECEGI](https://www.researchgate.net/publication/255994714_TURKIYE'DE_IC_HATLARDA_SERBESTLESME_VE_GELECEGI) (20.12.2017)

<http://www.airportist.com/yer-hizmetleri-nedir.html> (26.12.2017)

[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/MA\\_2016\\_Raporu/%24FILE/EY\\_MA\\_2016.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/MA_2016_Raporu/%24FILE/EY_MA_2016.pdf)  
(28.12.2017)

<https://www.britishairways.com/en-gb/information/about-ba/iag> (28.12.2017)

<http://www.airporthaber.com/havacilik-haberleri/havacilikta-cokus-donemi.html> (28.12.2017)

<http://www.airporthaber.com/kose-yazilari/thyyi-alkislarken.html> (28.12.2017)

<http://www.businessht.com.tr/guncel/haber/1419390-alman-havacilik-devi-hisselerini-pegasusa-satti-izairden-cikti> (29.12.2017)

<http://www.reelpiyasalar.com/haber/turizm/24361/tarifeli-ucaklara-da-yakit-destegi-verneme-basladi.html> (18.12.2017)

<https://www.mevzuatdergisi.com/2004/03a/01.htm> (18.12.2017)

<http://www.posta.com.tr/air-france-in-kararina-sasirdim-hakan-celik-yazisi-1359200>  
(02.12.2018)



## ÖZGEÇMİŞ

Adı : MEHMET SEFA  
Soyadı : CEYHAN  
Doğum Tarihi : 01.01.1990  
Doğum Yeri : ADIYAMAN/KÂHTA  
Lise : (2004-2008), ANKARA ÇAĞRIBEY ANADOLU LİSESİ  
Lisans : (2009-2013), GAZİ ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ  
Yüksek Lisans : (2017- devam ediyor), HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ TÜRKİYAT  
ARAŞTIRMALARI  
Çalıştığı Kurumlar : (2013-2015) ANKARA BAROSU  
(2015 - devam ediyor) ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE  
HABERLEŞME BAKANLIĞI