

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2019-4-10  
**Karar Sayısı** : 19-14/190-86  
**Karar Tarihi** : 04.04.2019

**(Muafiyet)**

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

**Başkan** : Prof. Dr. Ömer TORLAK  
**Üyeler** : Arslan NARİN (İkinci Başkan), Adem BİRCAN, Mehmet AYAN, Ahmet ALGAN, Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Şükran KODALAK

**B. RAPORTÖRLER:** Esin AYGÜN, Burcu OLGUN, Elif Sıdıka SARI

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNAN** : - Türk Hava Yolları A.O.  
THY Genel Yönetim Binası Yeşilköy Mah. Havaalanı Cad.  
No:3/1 34149 Bakırköy/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Türk Hava Yolları A.O. ile InterGlobe Aviation Limited arasında Türkiye-Hindistan hattında havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında işbirliği gerçekleştirilmesine yönelik yapılan İki Taraflı Interline Trafik Sözleşmesi'ne, Doğrudan Faturalama ve Ödeme Sözleşmesi'ne ve Ortak Uçuş (Codeshare) ve Karşılıklı İşbirliği Sözleşmesi'ne muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 22.02.2019 tarih ve 1284 sayılı ile giren başvuru üzerine hazırlanan 01.04.2019 tarih ve 2019-4-10/MM sayılı Rapor, görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda;
- Türk Hava Yolları A.O. ile InterGlobe Aviation Limited arasında akdedilecek sözleşmelerin 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 4. maddesi kapsamında rekabeti sınırlayıcı nitelikte olduğu ve bu anlaşmalara menfi tespit belgesi verilemeyeceği,
  - Ancak yapılan değerlendirmeler çerçevesinde tarafların aralarında yaptıkları anlaşmanın münhasırlık hükmünün yedi yıl ile sınırlanması durumunda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında anılan anlaşmaya bireysel muafiyet tanınabileceği,

ifade edilmiştir.

**G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

**G.1. İlgili Teşebbüsler**

**G.1.1. Türk Hava Yolları A.O. (THY)**

- (4) THY, 20.05.1933 tarihinde, 2186 sayılı Kanun ile Hava Yolları Devlet İşletmesi adıyla kurulmuş, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak faaliyete geçmiş ve 1955 yılında çıkarılan 6623 sayılı Kanun ile özel hukuk kuralları ile sevk ve idare edilen bir şirket yapısına kavuşturularak Türk Hava Yolları A.O. adını almıştır. THY, 27.12.1994 tarihinde yürürlüğe giren 4046 sayılı Özelleştirme Uygulamaları Hakkında Kanun kapsamına alınıp, söz konusu Kanun'un 35. maddesi uyarınca Özelleştirme İdaresi Başkanlığına (ÖİB) bağlı bir iktisadi devlet teşekkülü olmuştur. Özelleştirme Yüksek Kurulunun 03.02.2017 tarih ve 2017/1 sayılı kararı uyarınca; THY'nin sermayesinde ÖİB uhdesinde bulunan %49,12 oranındaki kamu hissesi Türkiye Varlık Fonuna devredilmiştir.

### **G.1.2. InterGlobe Aviation Limited (INDIGO)**

- (5) INDIGO, Hindistan merkezli ve düşük maliyetli taşıyıcı iş modelini benimsemiş bir havayolu şirketidir. INDIGO operasyonlarına 2006 yılında başlamış olup, merkezi Gurgaon'da bulunan lowcost havayoludur. INDIGO'nun "Agile Airport Services Private Limited" unvanlı tek bir iştiraki bulunmaktadır. INDIGO'nun haftalık (.....) uluslararası frekansla Hindistan'da en çok uluslararası frekans düzenleyen üçüncü havayolu olduğu belirtilmiştir. INDIGO'nun faaliyetleri yerel ve bölgesel uçuşların yanı sıra Güney Asya, Güneydoğu Asya ve Körfez Bölgesi'ni de kapsamaktadır. Filosunda (.....) uçak bulunduran INDIGO'nun (.....) adet bekleyen siparişi bulunmaktadır.

### **G.2. İlgili Pazar**

#### **G.2.1. İlgili Ürün Pazarı**

- (6) Ortak Uçuş "Codeshare" ve Karşılıklı İşbirliği Sözleşmesi'nin (KPKİA) konusu, Türkiye-Hindistan hattında THY ile INDIGO'nun havayolu yolcu taşımacılığı faaliyetlerini geliştirmeleri amacıyla karşılıklı olarak seferlerine kod koymalarına ilişkindir. İşbirliği taraflarından THY yurtiçi ve yurtdışı havayolu yolcu ve kargo taşımacılığı pazarında faaliyet gösterirken, INDIGO Hindistan içi ve Hindistan dışı havayolu yolcu taşımacılığı pazarında faaliyet göstermektedir.
- (7) Bu kapsamda, Kurulun geçmiş benzer kararları<sup>1</sup> ve dosya konusu işlemin niteliği dikkate alınarak ilgili ürün pazarı "havayolu ile tarifeli yolcu taşımacılığı" olarak tanımlanmıştır.

#### **G.2.2. İlgili Coğrafi Pazar**

- (8) Hava taşımacılığı sektöründe uluslararası nitelikteki işlemler kapsamında ilgili coğrafi pazar tanımlaması aşamasında çeşitli kriterleri göz önünde bulundurmak suretiyle coğrafi pazarların farklı şekillerde belirlenmesi mümkün olmaktadır. Örneğin bir işlemde, işleme taraf olan ülkelerin bütünüyle coğrafi pazar olarak değerlendirilmesi mümkün iken aynı işlemde şehir çifti ya da havalimanı bazlı tespitlerin de yapılması muhtemel olabilmektedir.
- (9) Bildirime konu KPKİA, THY ve INDIGO'nun birbirlerinin Türkiye-Hindistan hattında gerçekleştirdikleri seferlere; INDIGO'nun THY tarafından sefer düzenlenen ve KPKİA Ek'inde<sup>2</sup> belirtilen Avrupa ve Amerika seferlerine ve THY'nin de INDIGO'nun KPKİA Ek'inde belirtilen iç hat seferlerine kendi kodlarını koyarak bilet satışı yapabilmesine ilişkindir. Bu nedenle, dosya mevcudu bilgiler çerçevesinde ilgili coğrafi pazar "Türkiye-Hindistan hattı", "Avrupa çıkışlı-Hindistan varışlı hatlar", "Hindistan çıkışlı-Avrupa varışlı hatlar", Amerika çıkışlı-Hindistan varışlı hatlar" ve "Hindistan çıkışlı-Amerika varışlı hatlar" olarak belirlenmiştir.

### **G.3. Pazara İlişkin Veriler**

- (10) Aşağıda Türkiye-Hindistan arası seferlere yönelik yolcu sayısı bazında pazar payı analizine yer verilmiştir:

<sup>1</sup> Kurulun 16.06.2011 tarihli, 11-37/768-236 sayılı ve 01.09.2015 tarihli, 15-34/512-160 sayılı kararları.

<sup>2</sup> EK A olarak sunulan "Rota ve Tarife Planlaması" uyarınca, sözleşmede belirtilen hatların muhtelif zamanlarda revizyona tabi olacağı ve tarafların varacağı karşılıklı mutabakat üzerine ilave hatlarla da desteklenebileceği düzenlenmiştir. İlave hatlar bakımından yapılacak analiz işbu dosya kapsamında varılan sonuçları değiştirmedikten pazar tanımı kapsamında dikkate alınmasına gerek görülmemiştir.

Tablo-1: Türkiye-Hindistan Yolcu Sayısı Bazında Pazar Analizi

Havayolu	2016		2017		2018	
	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Emirates	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kuwait Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air Arabia	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Qatar Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Etihad Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gulf Air	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Turkmenistan Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air India Limited	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Oman Air (SAOG)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air Astana	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kam Air	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mahan Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Iraqi Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Uzbekistan Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Saudi Arabian Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Jazeera Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
INDIGO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Başvuru Formu

- (11) Bildirim Formunda ve gelen cevabi yazıda, KPKIA'nın Türkiye-Hindistan arasında gerçekleştirileceği ancak, tarafların Türkiye-Hindistan arasında direkt uçuş hizmetlerinin oldukça sınırlı olduğu; Türkiye-Hindistan hattındaki THY seferlerinde Türkiye varışlı/çıkışlı yolcu potansiyelinin yaklaşık % (.....), Avrupa varışlı/çıkışlı yolcu potansiyelinin yaklaşık % (.....), Amerika varışlı/çıkışlı yolcu potansiyelinin ise yaklaşık % (.....) olduğu belirtilmiştir. Bundan başka, yukarıda da belirtildiği üzere, söz konusu anlaşma kapsamında INDIGO'nun THY'nin bazı Avrupa ve Amerika seferlerine de kod koyarak satış yapmayı planladığı belirtilmiştir. Bu noktada ABD-Hindistan ve Avrupa-Hindistan hatlarına ilişkin pazar analizlerine yer verilmiştir:

Tablo-2: ABD-Hindistan Yolcu Sayısı Bazında Pazar Analizi

Havayolu	2016		2017		2018	
	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)
Emirates	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air India Limited	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Qatar Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Etihad Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
United Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Lufthansa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
British Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Delta Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Cathay Pacific Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air France	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Singapore Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
American Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Jet Airways (India) Limited	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Virgin Atlantic Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kuwait Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KLM Royal Dutch Airlines	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Başvuru Formu

Tablo-3: Avrupa-Hindistan Yolcu Sayısı Bazında Pazar Analizi

Havayolu	2016		2017		2018	
	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)	Yolcu Sayısı	Pazar Payı(%)
Emirates	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air India Limited	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Jet Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Etihaad Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Lufthansa	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Qatar Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
British Airways	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Air France	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Aeroflot	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Oman Air	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
KLM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SWISS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Virgin Atlantic	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Alitalia	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Finnair	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gulf Air	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Başvuru Formu

#### G.4. Bildirime Konu Anlaşmaya İlişkin Bilgiler

- (12) Dosya konusu bildirim ile THY ile INDIGO arasında havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarında işbirliği gerçekleştirilmesi amacıyla İki Taraflı Interline Trafik Sözleşmesi, Doğrudan Faturalama ve Ödeme Sözleşmesi ve KPKİA imzalanmıştır. Söz konusu anlaşmaların içeriğine aşağıda yer verilmiştir:

**İki Taraflı Interline Trafik Sözleşmesi:** Kod paylaşımı öncesinde her iki havayolunun birbirlerinin kıymetli dokümanlarını tanıdığını gösteren bir sözleşme olup iki havayolu arasında Interline işbirliğinin başlatılmasına ilişkindir.

**Doğrudan Faturalama ve Ödeme Sözleşmesi:** IATA Clearing House üyesi olmayan INDIGO ile karşılıklı hesaplaşma yapılabilmesine ilişkindir.

**KPKİA:** THY ile INDIGO'nun birbirlerinin Türkiye-Hindistan hattında gerçekleştirdikleri seferlere, INDIGO'nun THY tarafından sefer düzenlenen bazı Avrupa ve Amerika seferlerine ve THY'nin de INDIGO'nun bazı iç hat seferlerine kendi kodlarını koyarak bilet satışı yapabilmesine ilişkindir. Söz konusu seferlerin hangileri olacağına ilişkin bilgiler KPKİA Ekinde belirtilmiştir.

- (13) Söz konusu sözleşme içerikleri incelendiğinde rekabet hukuku mevzuatı kapsamında değerlendirilmesi gereken konu KPKİA çerçevesinde yapılacak olan kod paylaşımı anlaşmasıdır. Havayolu sektöründe oldukça sık kullanılan ve önemli iş modellerinden biri olan kod paylaşım anlaşmaları; bir havayolunun diğer bir havayoluna, uçuşlarında kendi kodunu kullanmasına izin vermesini içermektedir. Kod paylaşım anlaşmaları, birden fazla havayolunun ulaşım hizmetlerini tek bir havayolu tarafından gerçekleştiriliyormuş gibi sunmalarına olanak sağlamaktadır. Bu anlaşmalar çerçevesinde her bir havayolu, başka bir havayolunun uçuşundaki biletleri kendi uçuş numaralarını kullanarak, diğer bir deyişle kendi uçuşu gibi satmakta ve böylelikle yolcular, biletlerinde yazılı taşıyıcıdan farklı bir havayolundan hizmet almaktadır. Kod paylaşımı anlaşmaları havayolu taşımacılığı pazarındaki pozisyonlarını korumak ve güçlendirmek isteyen havayollarının ilgisini çeken masrafsız bir pazarlama aracı haline

gelmiştir<sup>3</sup>. Ayrıca, trafik yoğunluğunu artırması ve ortak hizmetler sonucu gerçekleşen maliyet avantajları ile ölçek ekonomisi sayesinde gelir artışı gibi faydalar sağlamaktadır. Aynı zamanda hizmet verilen uçuş ağını genişletmekte ve uçuş frekans sayısını artırabilmektedir. Bu durum ise ittifaklar aracılığıyla piyasaya erişim sağlanması anlamına gelmektedir<sup>4</sup>.

- (14) Kod paylaşım anlaşmaları çokuluslu havayolu ittifaklarının kurulmasında oldukça önemli etkenlerden biridir. Söz konusu anlaşmalar taraflar arasında trafik yoğunluğunu artırmaları, ortak hizmetler sonucu maliyet avantajı sağlamaları ve ölçek ekonomileri gibi sebeplerle tercih edilmektedir. Bu anlaşmalar sayesinde teşebbüsler daha geniş bir coğrafi alandaki pazara erişim sağlayabilmekte ve bunun karşılığında ek bir maliyete katlanmak zorunda kalmamaktadır.
- (15) Bildirim Formunda, THY'nin mevcut durumda İstanbul-Bombay ve İstanbul-Yeni Delhi hatlarında haftada 14 frekans gerçekleştirdiği belirtilmiştir. THY, Türkiye-Hindistan hattındaki faaliyetlerini geliştirmek ve hâlihazırda faaliyet göstermediği yeni hatlara giriş yapabilmek amacıyla Hindistan sivil havacılık makamlarına çeşitli başvurularda bulunmuş ancak gerek THY gerek Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) gerekse de Hindistan'da bulunan Türkiye Büyükelçiliğinin yaptığı girişimlere olumsuz geri dönüşler alındığı belirtilmiştir. Bu noktada, INDIGO'nun İstanbul Havaalanı'nın açılışı ile birlikte THY'ye İstanbul ötesinde birçok Avrupa ve Amerika noktasına yolcu taşımayı amaçladığını belirterek kapsamlı bir kod paylaşımı anlaşması akdetmek suretiyle işbirliği gerçekleştirme teklifinde bulunmasının THY tarafından olumlu karşılandığı belirtilmiştir. Söz konusu işbirliği anlaşması sonucunda THY, INDIGO'nun mevcut ve yeni açacağı diğer Hindistan noktalarına düzenleyeceği seferlere kodunu koymak suretiyle, frekans kısıtı sebebiyle faaliyet gösteremediği pazarlara giriş yapabilmeyi ve ilgili pazarlarda daha fazla ürün sunmayı ve ilave kapasite üretme imkânına sahip olmayı planlamaktadır. INDIGO ise Türkiye-Hindistan hattına giriş yapmayı ve hâlihazırda sefer düzenlemediği Avrupa ve Amerika noktalarına THY seferlerine kodunu koyarak satış yapmayı planlamaktadır. Söz konusu anlaşma neticesinde INDIGO hem Türkiye hem de Avrupa ve Amerika pazarlarına giriş yapmış olacaktır. Bu kapsamda beklenen faydalar;
- Kullanılmayan 14 frekansın bir Hint havayolu firması tarafından kullanılması sonucu sivil havacılık müzakerelerinin tetiklenmesi, frekans artıramadığı Türkiye-Hindistan hattında dolaylı yoldan kapasite artışı sağlanması,
  - THY'nin Hindistan sınırlarında ilave noktalara kod koyabilmesi,
  - İlave sefer ve kapasite yaratılmasının mümkün olması, bu şekilde daha fazla koltuk arz edilmesiyle birlikte tüketicilere sunulan ürünlerin çeşitlenebilecek olması,
  - Hint taşıyıcıların İstanbul'a uçuş konusunda iştahının oluşması,
  - Türkiye-Hindistan hattının büyümesine olanak sağlanması,
  - İstanbul Havalimanı'na farklı ülke taşıyıcılarının girmesinin teşvik edilerek hem tüketiciler hem de Türkiye için gerek turizm gerekse de ticari anlamda ilave katkılar sağlanması

olarak sıralanmaktadır. Bu çerçevede ilgili pazarlara giriş yapılmasının/faaliyetlerinin artırılmasının, ilave kapasite yaratılmasının ve tüketiciler lehine ek ürün ve hizmetler sunulmasının amaçlandığı açıklanmaktadır.

<sup>3</sup> Muhammed Gündoğdu; "Rekabet Hukuku Perspektifinden Havayolu Taşımacılığı Sektöründe Stratejik İttifaklar" Rekabet Kurumu 7. Dönem Uzmanlık Tezi, Sayfa 16.

<sup>4</sup> Kurulun, 01.09.2015 tarih ve 15-34/512-160 sayılı kararı.

- (16) KPKİA'nın ilgili hükümleri değerlendirildiğinde, tarafların alım satım fiyatı, indirimler gibi ticari kararlarını bağımsız olarak almalarını engelleyebilecek bir hükmünün ya da etkisinin bulunmadığı anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle; THY ve INDIGO gerek pazarda sunacakları kapasiteyi gerekse de fiyatlarını bağımsız olarak belirleyebilecektir. Taraflar arasında kod paylaşımı dışında başka işbirliklerinin bulunup bulunmadığı incelendiğinde ise, yer hizmetleri, ikram hizmetleri, uçak hat bakımı, interline bagaj hizmetleri ile satış ve pazarlama hizmetleri alanında, iyi niyet çerçevesinde karşılıklı birbirlerini desteklemeleri yönünde mutabakat sağlandığı anlaşılmaktadır. THY tarafından sunulan ek bilgilere göre INDIGO, bu çerçevede Türkiye-Hindistan pazarındaki faaliyetlerini gerçekleştirebilmek için gereken ilgili sivil havacılık izinlerini edinebilmek adına mevzuat gereği aranan "Türkiye'de bir yer hizmetleri şirketiyle (*ground-handling*) anlaşmış olma" şartını sağlamak amacıyla, THY iştiraklerinden olan TGS Yer Hizmetleri A.Ş. (TGS) ile anlaşmıştır. Bununla birlikte INDIGO ve TGS'nin, yer hizmetlerine ilişkin ilgili müzakereleri bağımsız olarak yürüttükleri belirtilmiştir. KPKİA'ya ekli belgelerinden olan Havalimanı Operasyon Hizmetleri prosedürleri uyarınca ise taraflardan her birinin *frequent flyer* sadakat programına üye kabulüne (eğer varsa) ilişkin şartlar ve yararların taraflarca ayrı bir *frequent flyer* sadakat programına katılım sözleşmesi suretiyle kararlaştırılacağı düzenlenmiştir.
- (17) Bununla birlikte dosya kapsamında dikkat çekilmesi gereken husus, sözleşmenin içerdiği münhasırlık hükümleridir. Yapılan bildirimde, INDIGO'nun Türkiye-Hindistan hattında faaliyet gösterebilmek amacıyla geniş gövde uçakları filosuna katmak suretiyle yatırımlarda bulunacağı belirtilmiştir. INDIGO'nun Batı Hindistan'dan Türkiye'ye uçuş gerçekleştirebilecek menzilde uçağı bulunduğu, ancak Doğu Hindistan'daki yeni noktalardan Türkiye'ye uçuş gerçekleştirebilecek menzilde uçağı bulunmadığı, INDIGO'nun, Türkiye-Hindistan pazarındaki uçuşların yanı sıra, Türkiye üzerinden Avrupa ve Amerika noktalarına da yolcu kanalize edebilmek amacıyla THY'nin İstanbul ve ötesi noktalarında "*beyond codeshare*" yapmayı hedeflediği açıklanmaktadır. Bildirime göre INDIGO; söz konusu yatırım hedefleri kapsamında THY ile olan işbirliğini uzun süreli ve münhasırlık içerecek şekilde önermiştir. Söz konusu anlaşmayı standart kod paylaşım anlaşmalarından ayıran en önemli iki fark da bu noktada ortaya çıkmaktadır. Söz konusu anlaşmanın münhasırlıkla ilgili hükümlerine göre THY ve INDIGO Türkiye-Hindistan hattında diğer gerçek veya tüzel kişiler ile herhangi bir kod paylaşım anlaşması imzalamayacaktır, ancak THY'nin hâlihazırda Air India ile devam eden işbirliği sürdürülecektir. Söz konusu anlaşmanın münhasırlık hükmü dışında diğer standart kod paylaşım anlaşmalarından farkı ise anlaşma süresinin 10 yıl olarak belirlenmiş olmasıdır. Standart kod paylaşım sözleşmelerinin genellikle "bir sonraki ihbara kadar" şeklinde düzenlemeler içerdiği belirtilmiştir. KPKİA'da ise fesih için öngörülen süre yedi yıldır.
- (18) Söz konusu anlaşmanın süresine ilişkin THY tarafından yapılan açıklamada INDIGO'nun söz konusu anlaşma neticesinde uzun menzilli uçak yatırımlarında bulunacağı ve söz konusu yatırımların pazarda genel olarak "uçak finansmanı" yöntemiyle finanse edildiği ve bu durumda yatırıma ilişkin finansman sözleşme sürelerinin ortalama olarak 10 yıl olduğu belirtilmiştir. Bu nedenle, söz konusu yatırımların türü ve büyüklüğü, yatırımın geri dönüş süresi ve ticari kârlılığı göz önüne alındığında INDIGO tarafından talep edilen sürenin THY tarafından makul karşılandığı ifade edilmiştir. Anlaşmanın 10 yıl olarak düzenlenmesi sonucunda, INDIGO'nun filosuna yapacağı yatırımların geri dönüşünün elde edilmesinin mümkün olacağı ve işbirliğinin kısa süreli olmasından kaynaklanacak olası mali ve ticari risklerin minimize edileceği belirtilmektedir. Bununla birlikte, INDIGO tarafından yatırımın geri dönüş süresi ve ticari ve mali risklerin minimize edilmesi için gereken en kısa sürenin yedi yıl

olarak hesaplandığı, bu nedenle anlaşma fesih süresinin yedi yıl olarak belirlendiği bilgisine yer verilmiştir. KPKİA'nın "Benchmark Growth" başlıklı 2.6. maddesi altında INDIGO'nun anlaşmanın yürürlük tarihinden itibaren duruma göre üç ve beş yıllık süreden sonra THY'nin Türkiye-Hindistan arasındaki aktarmasız uçuşlarının en az %(...)’ini işleteceği şekilde artırmaya çalışacağı hüküm altına alınmıştır. Söz konusu maddenin devamında ise duruma göre söz konusu üç ve beş yıllık sürenin sonunda INDIGO'nun planlanan kapasite büyümesine uymaması durumunda tarafların KPKİA'nın şartlarını ortaklaşa yeniden müzakere etme opsiyonunun ve mutabakata varılamaması durumunda, THY'nin, INDIGO'ya yazılı bildirimde bulunarak KPKİA'yı feshetme opsiyonunun olacağı belirtilmiştir.

(19) Bildirim Formunda münhasırlık hükmünün gerekçeleri ve kapsamı;

- Tarafların münhasırlık güvencesi sayesinde yatırım yapma olanağına sahip olacakları ve böylelikle pazarın gelişmesine katkıda bulunacakları, bu kapsamda THY ile INDIGO arasında gerçekleştirilecek işbirliğinin sivil havacılık makamları arası müzakereleri tetikleyebileceği ve diğer havayolları için de frekans veya kapasite artışı sağlayabileceği,
- Münhasırlık hükmünün diğer Türk taşıyıcıların farklı Hint taşıyıcılar ile işbirliği yapmasına ilişkin herhangi bir kısıtlama getirmediği,
- Münhasırlık hükmünün yalnızca Türkiye-Hindistan hattı için söz konusu olduğu, farklı ülkelerde diğer havayolları ile yapacakları işbirliğine ilişkin herhangi bir kısıtlama getirmediği,
- THY'nin Türkiye-Hindistan hattında Air India ile mevcut anlaşmasının devam edeceği, sadece kapsamında herhangi bir genişleme yapılmayacağı

olarak sıralanmıştır.

(20) Bu noktada açıklanması gereken ve Bildirim Formunda vurgulanan bir diğer husus ise Türkiye-Hindistan arasında imzalanan sivil havacılık anlaşması altında farklı havayollarının ilgili pazarlarda faaliyet göstermelerine imkân sağlayan "çoklu tayin" (*multiple designation*) esasının kabul edilmiş olmasıdır. Türkiye ve Hindistan sivil havacılık makamları arasında 2003 yılında imzalanan Mutabakat Anlaşması'nın (*Memorandum of Understanding*) D numaralı eki altında yer alan aşağıdaki ifade ile kod paylaşımına izin verilmiştir:

*"Her iki Mutabakat Anlaşması Tarafı'nın atanan havayolu/ havayolları, diğer Mutabakat Anlaşması Tarafı'nın bir havayolu ile; üçüncü ülke tarafından izin verilmesi veya Mutabakat Anlaşması havayollarının ve diğer havayollarının üçüncü ülkeden, üçüncü ülkeye veya üçüncü ülke yoluyla sunulan hizmetlerde benzer uzlaşmalara izin verilmesi kaydıyla üçüncü bir ülke havayolu ile; uygun rota ve trafik haklarını haiz olunması kaydıyla, kod paylaşımı uzlaşmaları gerçekleştirebilecektir."*

(21) İlgili mevzuat, kullanılmayan frekans/uçuş hakkı olması durumunda, SHGM onayıyla Türkiye'deki diğer havayollarının da uçuş gerçekleştirmesine izin vermektedir. Bu kapsamda, bildirim konu işbirliğinin diğer Türk havayolları için frekans/kapasite artışı sağlayabileceği ve pazarın büyümesinin beklenebileceği ifade edilmiştir.

#### **G.5. SHGM'den Gelen Görüş**

(22) SHGM tarafından, Türkiye ile Hindistan arasındaki mevcut Hava Ulaştırma Anlaşması kapsamında Türkiye'den dört havayolu tayin edildiği ancak frekans yetersizliği sebebiyle sadece THY'nin 14 olan frekans hakkının tamamını kullanarak Yeni Delhi ve Mumbai noktalarına sefer düzenlemekte olduğu, frekans yetersizliği nedeniyle THY'nin

uçuşlarını artıramadığı ayrıca başka havayollarının da taleplerinin değerlendirilemediği belirtilmiştir.

- (23) SHGM, işlem sonrasında Hindistan–Türkiye hattındaki sefer sayısının 28'e yükselmesiyle yolcu memnuniyetinin artacağı, pazarın büyüyeceği ve iki ülke arasında turizm, ekonomi alanlarında da gelişmenin tetikleneceğine dair görüşlerini aktarmış; ek olarak, INDIGO'ya ilave olarak başka bir Hint taşıyıcısının da pazara girmek istemesi halinde Hindistan sivil havacılık makamının frekans artışına gidilmesine olumlu yaklaşacağı ve karşılıklı olarak frekansların artırılmasına müteakip iki ülke arasında sefer düzenleyen havayolu sayısının ve mevcut sefer düzenleyen havayollarının sefer sayısının artabileceği, dolayısıyla münhasırlık hükümlerinin sektördeki diğer havayollarına bir etkisinin bulunmayacağı, Türkiye-Hindistan hattında başka bir havayolunun da sefer düzenlemesi durumunda diğer havayollarının birbirleriyle işbirliği yapmasının mümkün olduğu belirtilmiştir.

### G.6. Diğer Teşebbüslerden Gelen Cevaplar

- (24) Dosya kapsamında sektörde faaliyet gösteren Pegasus Hava Taşımacılığı A.Ş. (PEGASUS), Atlasjet Havacılık A.Ş. (ATLAS) ve Onur Air Taşımacılık A.Ş.'den (ONUR) bilgi talebinde bulunulmuş olup, gelen cevaplara aşağıda yer verilmiştir.
- (25) (.....), Türkiye-Hindistan hattında mevcut filo menzilinün yetersiz olması nedeniyle halihazırda faaliyeti bulunmadığını (.....) belirtmiştir. Ancak filo yeterliliğinin sağlanması durumunda dahi hâlihazırda Türkiye-Hindistan hattına tanınan 14 frekansın tamamının THY'ye tahsisi nedeniyle boş frekansın bulunmaması, bu kapsamda hatta ilişkin frekans kısıtlamalarının kaldırılmaması ve/veya yeni taşıyıcılara frekans tahsisi yapılmaması durumunda, (.....) ya da başka bir oyuncunun ilgili hatta faaliyet göstermesinin mümkün olmayacağı ifade edilmiştir. Diğer yandan işlem sonrasında Hindistan Sivil Havacılık Otoritesi ve SHGM tarafından Türkiye-Hindistan hattında frekans artışı yapılarak, yeni taşıyıcılara frekans hakkı verilmesi suretiyle pazara girişlerine imkan tanındığı bir durumda rekabetçi endişelerin düşük olacağı belirtilmiştir.
- (26) (.....) tarafından kod paylaşımı anlaşmalarının; güzergâh sayılarının artması ve işbirliğinde bulunan havayollarının uçuşlarındaki koltukları satabilmek suretiyle müşterilerine daha fazla seçenek sunma gibi faydaları olabileceği belirtilmiş, ancak söz konusu anlaşmaların; pazarın kapanması ve operasyonel etkinlik dışındaki kapasite kısıtlarına neden olabilmesi, rakipler arası fiyat seviyeleri, kapasite oranları, tarifeler veya pazarlama unsurları gibi konularda açık veya örtülü koordinasyon oluşabilmesi, rakipler arasında rekabete duyarlı bilgi paylaşımı gibi rekabetçi endişelere yol açabilme olasılığı bulunduğu belirtilmiştir. Ayrıca, THY ile INDIGO arasındaki kod paylaşım anlaşmasının niteliğinin (*serbest akış (free flow)*<sup>5</sup>, *bloke işbirliği (blockspace)*<sup>6</sup> gibi) ve operasyonun kapsamının (*paralel merkezden merkeze (parallel hub to hub)*, *tek taraflı (unilateral)*, *öte hatları (behind and beyond route)* gibi) rekabeti etkileyebilecek unsurlar olduğu eklenmiştir.
- (27) Münhasırlık açısından ise (.....), THY ile INDIGO arasındaki kod paylaşımı anlaşması kapsamında münhasırlık ve benzeri hükümlerin bulunması durumunda, ilgili hatta tayin edilmeyen/edilemeyen veya frekans tahsisi yapılmayan/yapılmayan teşebbüslerin, hatta faaliyet göstermekte olan havayolu şirketleri ile kod paylaşımı anlaşması yaparak ilgili pazara girmesinin mümkün olamayacağını belirtmiştir.

<sup>5</sup> Pazarlayıcı taşıyıcının, işletmeci taşıyıcının uygun koltuk envanterini gerçek zamanlı görebildiği ve rezervasyon sistemi üzerinden söz konusu rezervasyonların pazarlayıcı taşıyıcının kodu ile yapıldığı anlaşma türü

<sup>6</sup> Havayolunun belirli bir uçuş kapasitesinin bir kısmını başka bir havayoluna sattığı anlaşma türü



- (28) (.....) ve (.....) tarafından gönderilen açıklamada; filo ve tarife planlamaları çerçevesinde (.....) belirtilmiş, diğer taraftan, Türkiye - Hindistan arasındaki mevcut Hava Ulaştırma Anlaşması'nda Türk taşıyıcılar için Hindistan'daki bir noktaya en fazla yedi frekans olmak üzere toplam 14 frekans yolcu seferi yapma hakkı tanınmış olduğu ve tüm hakların THY tarafından kullanılıyor olması sebebiyle diğer Türk taşıyıcıları için pazara girişte engel teşkil eden bir durumun var olduğu ifade edilmiş, ancak kod paylaşımı ve benzer ticari işbirlikleri yapma imkanının tüm taşıyıcılara sağlanması durumunda, THY ve INDIGO arasında imzalanmış kod paylaşımı anlaşmasının pazara herhangi bir olumsuz etkisinin olmayacağı hususu aktarılmıştır.

## G.7. Değerlendirme

### G.7.1. 4054 Sayılı Kanun'un 4. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (29) Mevcut ya da potansiyel rakipler arasında yapılan bir anlaşma "yatay işbirliği anlaşması" olarak değerlendirilmektedir. Bu kapsamda, THY ve INDIGO'nun dosya konusu bakımından ilgili pazar olarak belirlenen havayolu ile yolcu taşımacılığı pazarındaki rakip konumları nedeniyle aralarında yaptıkları sözleşmeler yatay işbirliği anlaşmaları olarak değerlendirilmiştir.
- (30) Yukarıda yer verildiği üzere, söz konusu anlaşmalar neticesinde taraflar Türkiye-Hindistan hattında birbirlerinin seferlerine kod koymak suretiyle bir işbirliği gerçekleştirecektir. Her ne kadar söz konusu işbirliği sırasında her iki taraf da pazarda sunacakları kapasite ve fiyatları bağımsız olarak belirleyecekse de, anlaşmanın münhasırlık hükmü göz önüne alınarak 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Bu sebeple başvuru konusu sözleşmelerin muafiyet açısından değerlendirilmesi gerekmektedir.

### G.7.2. 4054 Sayılı Kanun'un 5. Maddesi Kapsamında Değerlendirme

- (31) Bildirime konu sözleşmelere bireysel muafiyet tanınabilmesi için 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasında öngörülen iki olumlu iki olumsuz koşulun birlikte sağlanması gerekmektedir. Avrupa Komisyonu için hazırlanan Havayolları Kod Paylaşımı Anlaşmalarının Rekabet Etkisine İlişkin Nihai Rapor'da<sup>7</sup>, rekabet açısından değerlendirilecek bir kod paylaşım anlaşması ile karşılaşıldığında aşağıdaki temel adımların dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir:
- Havayolunun söz konusu anlaşmayı yapmak için motivasyonu,
  - Uygulandığı düzenleyici veya piyasa bağlamı/durumu,
  - Müşteriler üzerindeki pozitif ve/veya negatif olası etkileri,
  - Rekabet üzerindeki potansiyel negatif etkiler (pazar kapama, piyasa etkinliğinden bağımsız kapasite kısıtlamaları, fiyatlar üzerinde anlaşma veya gizli anlaşma, diğer havayollarına göre kod paylaşım ortağına fayda sağlayan dışlayıcı hükümler gibi),
  - Rekabet üzerindeki potansiyel pozitif etkiler (halka açık olan mevcut rotaları veya uçuş zamanlarını genişletmek, seçenekleri genişletmek, küçük havayollarının daha büyük ağ taşıyıcılarına karşı rekabetçi hizmetler sağlama yeteneğinin artırılması gibi).
- (32) Bu kapsamda bu unsurlar ve geçmiş Kurul kararları dikkate alınmak suretiyle yapılan bireysel muafiyet değerlendirmesine aşağıda yer verilmiştir.

### a) Malların üretim veya dağıtım ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması

<sup>7</sup> Competition Impact of Airline Code-Share Agreements Final Report, January 2007.

- (33) Bireysel muafiyet değerlendirmesinde aranan ilk olumlu koşulun sağlanıp sağlanmadığının tespiti ve hangi hallerin ekonomik yarar sağladığı somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Genel olarak, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin bulunması hallerinde etkinlik kazanımının ortaya çıkacağı ve bu koşulun sağlanacağı kabul edilmektedir.
- (34) Havayolu sektörü açısından şebeke genişlemesi ve bunun sonucu oluşan yoğunluk ekonomisi ile kapsamlı hizmet ağının beraberinde getirdiği kapsam ekonomisinin önemli maliyet etkinliği yarattığı kabul edilmektedir. THY ve INDIGO arasında gerçekleştirilecek işbirliği sayesinde Türkiye-Hindistan hattında frekans sayısında artış yaşanacak, bu sayede tarafların şebekelerini daha fazla kullanmaları sonucu ilgili hat için yolcu başına düşen ortalama maliyetlerin azalması söz konusu olacaktır. Ayrıca, anlaşmanın hayata geçmesiyle birlikte INDIGO'nun gerçekleştirmeyi planladığı yatırımlar neticesinde daha büyük kapasiteli uçaklarla hizmet sunulacak, böylece ortalama yolcu sayısı artırılarak yolcu başına düşen maliyet de azaltılmış olacaktır.
- (35) Havayolu sektöründe yapılan işbirliklerinin bir diğer faydası ise yeni pazarlara giriş imkânı yaratmasıdır. Bildirime konu kod paylaşımı anlaşması sayesinde taraflar maliyet artışı olmaksızın şebekelerini genişletme ve sık frekanslı hizmet sunma imkânına sahip olacaktır. Öngörülen şebeke genişlemesinin, teşebbüsler arası trafik beslemesi ve daha geniş kapsamlı hizmet ağının beraberinde getireceği kapsam ekonomisi ile önemli maliyet etkinlikleri sağlaması beklenmektedir. İlave olarak, söz konusu işbirliğinin Hint sivil havacılık makamlarının ilave frekans tanınmasına ilişkin tutumunu değiştirmesini sağlayacak bir itici güç yaratması da beklenmektedir.
- (36) Bu bilgiler doğrultusunda bildirim konusu işlem incelendiğinde; tarafların gerçekleştirecekleri işbirliği sonucu tarife ve frekanslarını genişleterek daha geniş hizmet ağına sahip olacakları, bu sayede önemli maliyet etkinlikleri yaratılacağı değerlendirildiğinden muafiyetin ilk koşulunun yerine getirildiği kanaatine ulaşılmıştır.

#### **b) Tüketicinin yarar sağlaması**

- (37) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmanın Kanun kapsamında muafiyet alabilmesi için Kanun'un 5. maddesinin (a) bendinde koşul olarak getirilen mal ve hizmet sunumunda gelişme, iyileşme veya ekonomik ve teknik gelişmelerden tüketicinin de faydalanması gerekmektedir. Tüketicie sağlanan faydanın ölçülmesi ve değerlendirilmesinde, fiyatlarda yaşanan düşüş, satış sonrası hizmetlerde artan etkinlik, ürün çeşitliliği, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşımı, mal arzında devamlılık gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.
- (38) Tüketiciler açısından kod paylaşımı anlaşmaları dâhil olmak üzere havayolu taşıyıcıları arasında gerçekleştirilen işbirliklerinin en önemli faydalarından biri hizmet miktarı ve kalitesinde ortaya çıkmaktadır. Bu işbirlikleri sayesinde havayolları, kesintisiz bir şekilde ve daha konforlu hizmetler sunmakta ve hizmet verilen hat sayısında da çok ciddi artışlar gerçekleşmektedir. Bununla birlikte, kod paylaşım anlaşması neticesinde bağlantılı uçuşlardaki gecikmelerin önüne geçilmesi ve yolcuların daha konforlu bir şekilde kesintisiz seyahat etmesinin sağlanması söz konusu olmaktadır. Bildirime konu anlaşma kapsamında ilave olarak pazara düşük maliyetli bir oyuncunun girecek olması hem pazarda daha düşük fiyatlı bilet alternatifini yaratacak hem de ilave sefer saati ve uçuş noktaları sunularak tüketicinin alternatiflerinin artmasına olanak sağlayacaktır.

- (39) Sonuç olarak, kod paylaşım anlaşmasının ürün çeşitliliğinde artış, fiyat seviyelerinde düşüş ve ürün çeşitliliğinin artması gibi yollarla tüketiciye yarar sağlayacağı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, muafiyet değerlendirmesinin ikinci koşulunun da yerine getirildiği kanaatine ulaşılmıştır.

**c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması**

- (40) Söz konusu bentteki şartın sağlanıp sağlanmadığının analizi, anlaşmanın niteliği ve kapsamı, taraflarının ve rakiplerin pazardaki konumları, pazarın ve işbirliğine konu ürünün özellikleri, giriş engelleri, pazarın doygunluk seviyesi, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandığı gibi unsurların değerlendirilmesini gerektirmektedir.
- (41) Öncelikle belirtmek gerekir ki hava taşımacılığı sektöründe belirli bir hattaki rekabetin ortadan kalktığı en temel göstergeleri; uçuşların sıklığında bir azalmanın meydana gelmesi, oluşacak piyasa gücü nedeniyle fiyatlarda artış gerçekleşmesi ve pazardan çıkışların sayısında bir artış olmasıdır.
- (42) Bildirim formu ve ek bilgilerde yer alan bilgilere göre THY'nin 2018 yılı için Türkiye-Hindistan hattında %(.....) payı bulunmaktadır. Bununla birlikte, THY'nin Türkiye-Hindistan hattındaki yolcularının dağılımına bakıldığında, Türkiye-Hindistan hattındaki THY seferlerinde taşınan yolcuların %(.....)'ünün lokal (Türkiye varışlı/çıkışlı) ve %(.....)'sinin transit yolcu olduğu belirtilmiştir<sup>8</sup>. Bu çerçevede genel olarak transit yolcuların bu hizmetten faydalandığı anlaşılmaktadır. Bundan başka, Türkiye-Hindistan hatlarının THY'nin toplam gelirleri içerisindeki payının 2017 ve 2018 yılları için %(.....)'in altında olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla söz konusu hattın, tek başına THY için önemli bir büyüklük arz etmediği söylenebilecektir<sup>9</sup>. Bundan başka, işbu dosya konusu sözleşme ile INDIGO hem Hindistan-Türkiye pazarına hem de ABD ve Avrupa pazarına giriş yapacak, böylece tarife ve sefer sayısı artacaktır. INDIGO'nun söz konusu hattaki payının %(.....) olduğu, bu sınırlı kabul edilebilecek payın ise aktarmalı uçuşlardan kaynaklandığı anlaşılmaktadır. INDIGO'nun Hindistan'daki konumuna bakıldığında, Hindistan'ın en çok uluslararası sefer düzenleyen 3. havayolu olduğu, aynı pazarda Jet Airways'in haftalık (.....) uluslararası frekans ile Hindistan'ın en çok uluslararası sefer düzenleyen havayolu olduğu, INDIGO dışında Hindistan menşeli "lowcost" havayolu şirketlerinin SpiceJet, GoAir, Air India Express ve JetLite olduğu görülmektedir. Son olarak, Türkiye-Hindistan hattında THY tarafından gerçekleştirilen aktarmasız uçuşların yanı sıra, Emirates, Qatar Airways, Etihad Airways ve Kuwait Airways gibi körfez taşıyıcıları tarafından kendi aktarma noktaları (hub) üzerinden gerçekleştirilen aktarmalı uçuşlar da bulunmaktadır.
- (43) Bu çerçevede söz konusu anlaşmanın tarafların pazar güçlerine bir katkısı olduğunu söylemek mümkün görünmemektedir. Bu noktada, INDIGO'nun pazara yeni giriyor oluşu da göz önüne alındığında söz konusu işlemin Türkiye pazarında bir yoğunlaşma yaratmayacağı değerlendirilmektedir. Taraflar, aralarındaki sözleşme hükümleri gereğince kapasite ve fiyatları birbirlerinden bağımsız olarak belirleyeceklerdir. Bu nedenle, söz konusu kıstaslar açısından taraflar arasında rekabetin devam edeceği anlaşılmaktadır. ABD ve Avrupa pazarlarında ise THY'nin pazar payı zaten oldukça düşüktür.
- (44) Buraya kadar aktarılan bilgiler çerçevesinde uçuşların sıklığında bir azalmanın meydana gelmesi bakımından THY ile INDIGO arasında akdedilecek sözleşme aracılığı ile rekabeti kısıtlayıcı veya ortadan kaldıracı bir etkinin oluşmayacağı anlaşılmaktadır. Benzer bir durum anlaşma sayesinde oluşacak hâkim durum/piyasa

<sup>8</sup> Transit yolcu dağılımı kapsamında AB varış/çıkışlı yolcu potansiyeli %(.....); ABD varış/çıkışlı yolcu potansiyeli %(.....) ve diğer bölgeler %(.....) olarak sunulmuştur.

<sup>9</sup> Bu yöndeki benzer değerlendirme için bkz. Kurulun 01.09.2015 tarihli ve 15-34/512-160 sayılı kararı.

gücü nedeniyle fiyatlarda artış gerçekleşmesi ihtimali ve pazardan çıkışların olması açısından da geçerlidir. Hâlihazırda Türkiye'den Hindistan'a direkt sefer gerçekleştiren başka bir havayolu taşımacısı bulunmamakta olup işbirliği sonrasında INDIGO pazara giriş yapıyor olacaktır.

- (45) Sonuç olarak, THY ile INDIGO arasında akdedilecek sözleşme neticesinde ilgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasının söz konusu olmadığı, dolayısıyla muafiyetin ilgili şartının sağlandığı değerlendirilmektedir.

**d) Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması**

- (46) Bir anlaşmanın bireysel muafiyet alabilmesi için gerekli son koşul, anlaşmanın ilk iki olumlu koşuldaki yararların elde edilmesi için olması gerekenden fazla rekabeti sınırlayıcı nitelikte olmamasıdır. Bu koşul altındaki değerlendirmelerde genel olarak sözleşmenin rekabeti kısıtlayıcı hükümlerinin, sözleşmeden elde edilecek faydaların sağlanması için zorunlu olup olmadığı dikkate alınmaktadır.
- (47) Taraflar arasında akdedilen sözleşme ile herhangi bir havayolunun ilgili ürün pazarına girmesi engellenmemekte, diğer havayollarının arasında benzer ittifaklar kurulmasının önüne geçilmemektedir. İlave olarak, taraflar kapasite ve fiyatlarını birbirlerinden bağımsız olarak belirleyerek rekabet etmeye de devam edecektir. Öte yandan, sözleşmede yer alan münhasırlık hükmünün söz konusu işbirliğinden beklenen etkinlik kazanımlarını elde etmek için zorunlu olup olmadığı değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Zira yatay işbirliği anlaşmaları, münhasırlık içermeleri veya tarafların karar alma bağımsızlıklarını önemli ölçüde azaltacak nitelikte mali ve aynı yükümlülükler içermeleri sonucunda rekabeti kısıtlayabilmektedir<sup>10</sup>.
- (48) Havayolları Kod Paylaşımı Anlaşmalarının Rekabet Etkisine İlişkin Nihai Rapor'a göre bir taşıyıcı kod paylaşım sözleşmesini münhasırlık getirmek suretiyle diğer taşıyıcının alternatif ortaklar aramasını engelleyebilir. Komisyon bu durumun açıkça diğer operatörün aynı hatta ilişkin olarak rekabet potansiyelini kısıtladığını belirtmektedir. Bu kapsamda, kod paylaşımı anlaşmalarının amaçlarının yerine getirilmesinde değerlendirilecek en önemli noktalardan birinin de giriş engelleri olduğu ifade edilmiştir. Komisyon giriş engellerinin en önemlisini söz konusu rotalara yeni girişlerdeki düzenleyici (çift taraflı anlaşmalar) veya fiziksel (söz konusu havalimanındaki slot kısıtlaması) kısıtlamalar olarak belirlemiştir. Bu noktada, eğer yüksek giriş engelleri mevcutsa, burada yeni girişler için ya çok az imkân olacaktır ya da hiç imkân olmayacaktır. Diğer taraftan, eğer giriş engelleri azsa, rekabetçi sürecin oluşması için imkânlar anlaşmanın anti rekabetçi etkilerini azaltacaktır<sup>11</sup>.
- (49) Bildirim Formunda yer alan bilgilerden ve THY ile yapılan görüşmelerden elde edilen bilgiler doğrultusunda, sözleşmede yer alan münhasırlık hükmünün işbirliğini teklif eden INDIGO tarafından getirildiği anlaşılmıştır. INDIGO'nun bu münhasırlık hükmünü getirmesinin arkasındaki amacın söz konusu işbirliği sonucunda yapacağı kapsamlı filo yatırımlarının olduğu belirtilmiştir. INDIGO'nun gerçekleştireceği işbirliğinin yalnızca Türkiye değil, Avrupa ve ABD'deki faaliyetlerini de kapsamaya göz önüne alındığında THY'nin uçuş ağının INDIGO için önem arz ettiği, diğer havayollarının uçuş ağı anlamında INDIGO'nun hedeflerini karşılayabilecek nitelikte olmadığı belirtilmiştir. Böylece, INDIGO'nun yapacağı ciddi ölçekli yatırımları da göz önüne alarak münhasırlık hükmünü getirerek ticari açıdan yatırımlarını güvence altına almak istediği ifade edilmiştir. Bu noktada, THY'nin Air India ile kod paylaşım anlaşmasının

<sup>10</sup> Yatay İşbirliği Anlaşmaları Hakkında Kılavuz, par. 22.

<sup>11</sup> Competition Impact of Airline Code-Share Agreements Final Report, January 2007.

bulunduğu ve mevcut bu anlaşmanın uygulanmaya devam edeceği de vurgulanmalıdır.

- (50) Havayolları Kod Paylaşımı Anlaşmalarının Rekabet Etkisine İlişkin Nihai Rapor'da; kod paylaşımı anlaşmalarının doğası gereği, yolcular için potansiyel olarak en önemli faydaları sağlayan anlaşmalar olmakla birlikte aynı zamanda söz konusu havayolunun ticari özgürlüğüne en çok kısıtlama getiren anlaşmalar da olabileceği belirtilmiştir. Örneğin, bir havayolu şirketi, kendi uçuşlarına bağlantısı olan uçuşlara yönelik hizmetleri teşvik etmek amacıyla kod paylaşımı ortağının hizmet kalitesini iyileştirmeye yatırım yapabilir. Bununla birlikte, söz konusu kod paylaşım anlaşmalarının, yatırımın geri dönüşünü güvence altına almak üzere ortağın söz konusu yatırım için bedavacılık yapmasını ve üçüncü taraflarla ticari ilişkiler kurmasını önlemek için bir dereceye kadar münhasırlık gerektirebileceği ifade edilmiştir. Bu tür düzenlemelerin tipik olarak rekabeti kısıtlayıcı olsa da bir anlaşmanın ticari bütünlüğünün korunması için gerekli olabileceği vurgulanmıştır.
- (51) Bu kapsamda getirilen münhasırlığın, rekabetin 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanması sonucunu doğurup doğurmayacağı değerlendirilmelidir. Konuya ilişkin olarak yukarıda ilgili bölümde yer verildiği üzere gerek rakip teşebbüslerin gerek SHGM'nin görüşlerine başvurulmuştur. SHGM tarafından INDIGO'ya ilave olarak başka bir Hint taşıyıcısının da pazara girmek istemesi halinde Hindistan sivil havacılık makamının frekans artışına gidilmesine olumlu yaklaşacağı ve karşılıklı olarak frekansların artırılmasına müteakip iki ülke arasında sefer düzenleyen havayolu sayısının ve mevcut sefer düzenleyen havayollarının sefer sayısının artabileceği, dolayısıyla münhasırlık hükümlerinin sektördeki diğer havayollarına bir etkisinin bulunmayacağı ifade edilmiştir. (.....) ise, THY ile INDIGO arasındaki Kod Paylaşımı Anlaşması kapsamında münhasırlık ve benzeri hükümlerin bulunması durumunda, ilgili hatta tayin edilmeyen/edilemeyen veya frekans tahsisi yapılmayan/yapılmayan teşebbüslerin, hatta faaliyet göstermekte olan havayolu şirketleri ile kod paylaşımı anlaşması yaparak ilgili pazara girmesinin mümkün olamayacağını belirtmiştir.
- (52) Yukarıda yer verilen bilgiler değerlendirildiğinde, münhasırlık hükmünün INDIGO için söz konusu işbirliğinin esasını oluşturduğu, aksine bir uygulamanın INDIGO için ilgili pazara giriş motivasyonunu ortadan kaldıracığı değerlendirilmektedir. Bu nedenle, söz konusu münhasırlık hükmünün işbirliğinden elde edilecek kazanımlar için zorunlu olduğu anlaşılmıştır. Sonuç olarak, THY ile INDIGO arasında akdedilecek sözleşme neticesinde rekabetin zorunlu olandan fazla kısıtlanmadığı ve dolayısıyla muafiyet incelemesinin dördüncü ve son şartının sağlandığı kanaatine varılmıştır.

## H. SONUÇ

- (53) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,
- Türk Hava Yolları A.O. ile InterGlobe Aviation Limited arasında akdedilecek sözleşmelerin birlikte değerlendirilmesi sonucunda 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduklarına,
  - Bununla birlikte bildirim konu sözleşmelere, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde sayılan koşulların tamamını sağlamaları nedeniyle, bireysel muafiyet tanınmasına, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.