

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2017-4-17 (Ortak Girişim)
Karar Sayısı : 17-17/259-110
Karar Tarihi : 24.05.2017

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN,
Şükran KODALAK, Mehmet AYAN

B. RAPORTÖRLER : Fatma ATAÇ, Burak SAĞLAM

C. BİLDİRİMDE

BULUNANLAR : - Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
- Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. ve
- Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd.
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Ceren ÖZKANLI,
Av. Nazlı Ceylan SARIKAYA, Av. Ceren GÖKTÜRK
Çitlenbik Sokak No:12 Yıldız Mahallesi Beşiktaş/İSTANBUL

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, Mitsui O.S.K. Lines, Ltd., Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. şirketlerinin düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri ve konteyner terminal hizmetlerini (Japonya'daki terminaller hariç) bünyesinde toplayacağı bir ortak girişim şirketi kurması işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 13.04.2017 tarihinde giren ve eksiklikleri 03.05.2017 tarihinde tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 16.05.2017 tarihli ve 2017-4-17/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirim konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME, GEREKÇE VE HUKUKİ DAYANAK

- (4) Bildirim konusu işlem ile küresel ölçekte özellikle deniz taşımacılığı alanında aktif Nippon Yusen Kabushiki Kaisha (NYK), Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. (MOL) ve Kawasaki Kisen Kaisha, Ltd. (KL) şirketlerinin, düzenli konteyner hat taşımacılığı ve konteyner terminal hizmetleri faaliyetlerini bünyesinde toplayacağı bir ortak girişim şirketi kurması işlemine izin verilmesi talep edilmektedir. Taraflar anılan işlem kapsamında tam işlevsel bir ortak girişim kurulmasına yönelik 31.10.2016 tarihinde bir sözleşme akdetmişlerdir. Anılan sözleşme uyarınca işleme ilişkin birtakım şirketlerin kurulması, ilgili şirketlere sermaye aktarılması, vb. işlemlerden sonra¹, ortak girişim şirketine (OG) NYK'nın %(.....) MOL ve KL'nin %(.....) hissesi olacaktır. Taraflar anılan ortak girişime düzenli konteyner hat taşımacılığı ve konteyner terminal hizmetleri (Japonya'daki terminaller hariç) faaliyetlerini devredecek ve akabinde kendileri bu faaliyetlerde bulunmayacaklardır. Bildirim Formunda OG'nin 01.04.2018 tarihi itibarıyla tamamen bağımsız olarak faaliyete geçeceği belirtilmektedir.

¹ Bildirim Formuna göre NYK 27.02.2017 tarihinde Japonya'da bir iştirak kurmuş (HOLDCO), HOLDCO da 27.03.2017 tarihinde Singapur'da kendi tam sahipliğinde bulunan bir iştirak (OPCO) kurmuştur. Rekabet otoritelerinden izin alınmasından sonra işlem tarafları HOLDCO'ya fon yatıracak ve sonuçta HOLDCO'da; NYK'nın %(.....), MOL ve KL'nin %(.....) hissesi olacaktır. HOLDCO ise bu fonları OPCO'ya yatıracaktır. Nihayetinde OPCO'da da NYK'nın %(.....), MOL ve KL'nin %(.....) hissesi olacaktır.

- (5) Bildirim konusu işlem neticesinde bir ortak girişim kurulması öngörüldüğü için işlemle 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) 5. maddesinin üçüncü fıkrası çerçevesinde bağımsız bir iktisadi varlığın tüm işlevlerini kalıcı olarak yerine getirecek bir ortak girişim oluşturulup oluşturulmadığı değerlendirilmelidir. Bu kapsamda bildirim konu işlem açısından "ortak kontrol" ve "tam işlevsellik" unsurları incelenmiştir.
- (6) Ortak kontrolün varlığından söz edilebilmesi için OG'nin karar alma mekanizmalarının OG'nin kurucu unsurlarınca birlikte kontrol edilmesi veya önemli kararlara ilişkin olarak kurucu unsurlara fiili veya sözleşme ile veto haklarının tanınmış olması gerekmektedir. Dosya içeriğinde, işlem sürecinde kurulan HOLDCO'nun yönetim kurulunun altı üyeden oluştuğu, NYK, MOL ve KL'nin her birinin yönetim kuruluna iki yönetici atama hakkına sahip olduğu, her bir hissedarın ayrıca kendi yöneticilerinden birini temsilci yönetici olarak atayabileceği, diğer yandan KL, MOL ve NYK'nın her birinin toplam dört yöneticiden oluşan OPCO'nu yönetim kuruluna da birer yönetici atama hakkının olduğu, geriye kalan bir yöneticinin ise bu üç yönetici tarafından oybirliği ile atanacağı ve bu yöneticinin başlangıçta iki yıl süreyle OPCO'nun icra kurulu başkanı olarak görev yapacağı belirtilmektedir.
- (7) Dosyada ayrıca OPCO'nun yönetim kurulu kararlarının yönetim kurulu çoğunluğunun katılımı ve toplantıda mevcut yönetim kurulu üyelerinin çoğunluğu ile alınabileceği (4-3 ya da 3-2 şekilde), eşitlik durumunda (2-2) kilitlenmeyi çözmek için üç tarafın atadığı yönetim kurulu üyelerinin icra kurulu başkanı olmadan konuyu görüşeceği, bu mekanizmanın da kararların oybirliğiyle çıkmasını sağlayacağı ifade edilmektedir. Ek olarak, bildirimde "Önemli Unsurların" OPCO haricinde HOLDCO yönetim kurulu tarafından da onaylanması gerektiği, HOLDCO kurulunun önemli unsurlara ilişkin kararları oybirliğiyle alması gerektiği, OPCO icra kurulu başkanının seçilmesi ve görevden alınması, OPCO'nun iş planı ve yıllık bütçe planının kabul edilmesi, önemli bir miktarın üzerindeki yatırımların karara bağlanması, OPCO'nun charter anlaşmaları, kira sözleşmeleri ve gemi inşaatı sözleşmeleri gibi unsurların "Önemli Unsurlar" arasında yer aldığı vurgulanmaktadır.
- (8) Bildirim Formunda yukarıdaki unsurlar haricinde taraflar arasında OG'nin stratejik amaçlarına ulaşmak için karşılıklı bağımlılık ve ortak çıkarlar olduğu, tarafların OG'nin faaliyeti için fikri (know-how, bazı markalar, konteyner gemileri, vb.) ve maddi bazı unsurları OG'ye devrettiği, bu hususların da tarafların ortak kontrolünü güçlendirdiği belirtilmektedir.
- (9) Yukarıda belirtilen önemli işlere ilişkin oybirliğinin aranması ve taraflara tanınan veto hakları göz önünde bulundurulduğunda OG'nin tarafların ortak kontrolünde olacağı anlaşılmaktadır².
- (10) Diğer yandan taraflarca yollanan Bildirim Formunda, kurulacak olan OG'nin tam işlevsel olacağı ifade edilmektedir. Bir ortak girişimin tam işlevsel olarak kabul edilebilmesi için ilgili ortak girişimin³ (i) bağımsız olarak faaliyet gösterebilecek kaynaklara sahip olması, (ii) ana şirketlerin belirli bir işlevi ötesinde faaliyet göstermesi, (iii) satış ve satın alma ilişkilerinde ana şirketlere bağımlı olmaması ve (iv) kalıcı olarak faaliyet göstermesi gerekmektedir.
- (11) Bildirim Formunda tarafların başlangıç aşamasında OG'ye varlık ve fon aktaracağı, OG'nin günlük işlere yönelik bir yönetim kadrosuna sahip olacağı, başlangıçta tarafların

² Bildirim Formunda Avrupa Komisyonu (Komisyon) tarafından OG üzerinde tarafların ortak kontrolü olduğu sonucuna varıldığı hususu ayrıca belirtilmektedir.

³ Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz.

bazı çalışanlarının OG'ye devredileceği, bununla birlikte OG'nin faaliyetini devam ettirmek için kendi çalışanlarını bağımsız olarak işe alacağı ifade edilmektedir. Söz konusu açıklamadan OG'nin faaliyetlerini bağımsız sürdürmek için gerekli mali kaynağa ve insan kaynağına sahip olacağı anlaşılmaktadır.

- (12) Bildirim Formunda OG'nin, 30.06.2017 tarihindeki ilk kapanıştan sonra temel düzeyde faaliyete başlayacağı, 01.04.2018 tarihinden itibaren düzenli konteyner hat taşımacılığı ve konteyner terminal hizmetleri sunacak bir duruma gelerek kendi müşterilerine yönelik satış ve pazarlama faaliyetlerinde bulunacağı ifade edilmektedir. Bildirim Formunda ayrıca OG'nin kurulması ile birlikte tarafların düzenli konteyner hat taşımacılığı ve konteyner terminal hizmetlerini bırakacağı (Japonya'daki terminaller hariç), bu alanda sadece OG'nin faaliyet göstereceği belirtilmektedir. Bu bilgiler ışığında, OG'nin pazarda aktif faaliyet göstereceği ve ana şirketlerden ayrı bir işleve sahip olacağı anlaşılmaktadır.
- (13) Kurucu ortaklardan NYK Türkiye'de navlun sevkiyatı alanında faaliyet göstermektedir. Navlun sevkiyatı hizmetleri sunan şirketler, kargoların deniz yolu ile taşınması gerektiğinde düzenli konteyner hat taşımacılığı yapan şirketlerden hizmet satın alabilmektedir. Diğer bir ifadeyle düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyeti, navlun sevkiyatı faaliyetinin üst pazarı niteliğindedir. Bu açıdan bakıldığında NYK ile OG'nin faaliyetleri arasında dikey ilişki olması mümkündür. Öte yandan Bildirim Formunda ve gönderilen ek bilgilerde diğer kurucu ortakların Türkiye'deki faaliyetleri ile OG'nin faaliyetleri arasında herhangi bir satış ve satın alma ilişkisi olmayacağı ve taraflar ile OG arasında satış ve satın almaya ilişkin önceden belirlenmiş herhangi bir ilişkinin ön görülmediği belirtilmektedir. Buradan hareketle, kurulacak olan OG'nin yapacağı satış ve satın almalarda kurucu ortaklarına bağımlı olmayacağı anlaşılmaktadır.
- (14) Bildirim Formunda tarafların ortak girişimin sürekliliğini teminen ortak girişime varlık, fon ve kaynak tahsis ettiği, icra kurulu başkanının her iki yılda bir atanmasının ve tarafların OG'nin alanındaki faaliyetlerini sonlandırmasının da OG'nin kalıcı olmasının amaçlandığına işaret ettiği belirtilmektedir. Bu hususlar dikkate alındığında OG'nin kalıcı olarak düzenli konteyner hat taşımacılığı ve konteyner terminal taşımacılığı hizmetleri alanında faaliyet göstereceği değerlendirilmektedir.
- (15) Yukarıda verilen bilgiler dikkate alındığında, dosya konusu işlemlerle kurulacak olan OG'nin tam işlevsel/bağımsız bir iktisadi varlık olarak ortaya çıkma niteliğine sahip olduğu anlaşılmaktadır.
- (16) Açıklamalar çerçevesinde bildirim konu işlem, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi niteliğindedir. Tarafların Türkiye ve dünya ciroları incelendiğinde, işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasında belirlenen ciro eşiklerini aştığı ve bu nedenle izne tabi olduğu anlaşılmaktadır.
- (17) Yukarıda da belirtildiği üzere, ortak girişimin kurucuları NYK, MOL ve KL ortak girişim şirketine düzenli konteyner hat taşımacılığı ve konteyner terminal hizmetleri (Japonya'daki terminaller hariç) faaliyetlerini devredecek ve OG'nin tam olarak faaliyete geçmesiyle taraflar bu alanlardaki faaliyetlerini sona erdireceklerdir. Bildirim Formunda işlem taraflarından NYK'nın Türkiye'deki faaliyetlerinin otomobil gemileri, gemi işletmeyen nakliye şirketi işi (örneğin deniz navlun sevkiyatı) ve düzenli konteyner hat taşımacılığı alanında olduğu⁴, iştiraki Yusen İnci Logistics ve Ticaret A.Ş.'nin (YUSEN İNCİ) ise hava ve deniz navlun sevkiyatı ile depo bazlı hizmetler alanında faaliyet

⁴ Bildirim Formuna göre otomobil gemileri (PCC) ve düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri doğrudan NYK veya bağımsız acentesi Catoni Hava ve Deniz Taşımacılık Şirketi tarafından, gemi işletmeyen nakliye şirketi işi (NVOCC, örneğin deniz navlun sevkiyatı) işi ise YUSEN İNCİ tarafından işletilmektedir.

gösterdiği, bununla birlikte NYK'nın Türkiye'de konteyner terminali ve düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerine ilişkin herhangi bir iştiraki veya varlığının bulunmadığı, dolayısıyla bu alanlarda işlem kapsamında devredilecek herhangi bir unsurun bulunmadığı belirtilmektedir.

- (18) İşlem taraflarından MOL'un Türkiye'de düzenli konteyner hat taşımacılığı kuru dökme taşımacılığı, tanker taşımacılığı ve araç taşımacılığı faaliyetlerinde bulunduğu, Türkiye'de herhangi bir konteyner terminalinin bulunmadığı Bildirim Formunda ifade edilmektedir.
- (19) Son olarak Bildirim Formuna göre işlem taraflarından KL, Türkiye'de araç taşımacılığı, kuru dökme taşımacılığı ve düzenli konteyner hat taşımacılığı alanlarında faaliyet göstermektedir. İşlem sonrasında KL Türkiye'de düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetlerini sona erdirecektir. KL, Türkiye'deki tek acentesi olan K Line Gemi Acenteliği A.Ş. aracılığıyla araç taşımacılığı ve kuru dökme taşımacılığı faaliyetine devam edecektir.
- (20) Bildirim Formunda yer verilen yukarıdaki bilgiler ışığında tarafların Türkiye'de hâlihazırda konteyner terminal hizmetlerinin bulunmadığı anlaşıldığından, OG'ye işlem kapsamında bu alanda devredilecek bir unsurun bulunmadığı, diğer yandan tarafların faaliyetlerinin OG'ye devredilecek faaliyetler bakımından yatay olarak Türkiye'de düzenli hat taşımacılığında örtüştüğü, bu bağlamda "düzenli konteyner hat taşımacılığı"nın etkilenen pazarlardan biri olduğu anlaşılmaktadır. Diğer yandan Bildirim Formuna göre, NYK Türkiye'de düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarının alt pazarı olan deniz navlun sevkiyatı alanında faaliyet gösterdiğinden, OG'nin Türkiye'deki faaliyetleri ile NYK'nın bu faaliyetleri arasında dikey bir ilişki olacaktır. Bu bağlamda Türkiye'de işlem bakımından diğer etkilenen pazarın "deniz navlun sevkiyatı" pazarı olduğu anlaşılmaktadır.
- (21) Kurul'un ilgili pazarı düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarı olarak tanımladığı çok sayıda kararı bulunmaktadır⁵. Düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarı, yüklerin daha önceden belirlenmiş bir veya daha fazla rota kapsamında, konteyner ile taşınması amacıyla düzenli tarifeli hizmetlerin sunulduğu pazardır. Bu pazar hizmetin düzenliliği ve sıklığı nedeniyle, düzenli olmayan "charter", tarifersiz taşımacılık, özel taşımacılık gibi taşımacılık türlerinden ayrılmaktadır. Ayrıca konteyner kullanımı da bu pazarı diğer pazarlardan ayırmaktadır.
- (22) Diğer yandan navlun sevkiyatı pazarı ise müşterilerin ihtiyaçları doğrultusunda müşteriler adına malların taşınmasının (Genelde gümrükten çekme, depolama ve yer hizmetleri vb. faaliyetleri de içermektedir.) organize edilmesi olarak tanımlanabilecektir. Navlun sevkiyatı yapan teşebbüsler genellikle üçüncü kişilerden taşıma kapasitesi kiralamaktadır. Deniz navlun sevkiyatı söz konusu olduğunda kapasite düzenli konteyner hat taşımacılığı şirketlerinden sağlanmaktadır ki bu da iki pazar arasında dikey etkileşime yol açmaktadır. Kurul yakın tarihli bir kararında ilgili ürün pazarını navlun sevkiyat hizmetleri pazarı olarak tanımlamıştır⁶.
- (23) Kurul'un geçmiş kararlarında, uluslararası düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri bakımından ilgili coğrafi pazarın, taşımacılığa konu hat bazında ve hattın her iki yönü ayaklara ayrılarak tanımlandığı görülmektedir⁷. Düzenli konteyner taşımacılığında hattın gidiş ve dönüş yönleri; taşınan miktar, kargo tipi, uğranılan limanların özellikleri, kalkış ve varış arasındaki seyahatin uzunluğu bakımından farklı özellikler

⁵ Kurul'un 24.03.2005 tarihli ve 05-18/201-65 sayılı, 13.10.2005 tarihli ve 05-67/950-257 sayılı, 23.12.2010 tarihli ve 10-80/1654-629 sayılı, 24.02.2016 tarihli ve 16-06/121-55 sayılı kararları.

⁶ Kurul'un 24.02.2016 tarihli ve 16-06/121-55 sayılı kararı.

⁷ Kurul'un 13.10.2005 tarih ve 05-67/950-257 sayılı, 13.08.2014 tarih ve 14-28/571-250 sayılı kararları.

17-17/259-110

barındırmaktadır⁸. Dolayısıyla başvuruya konu işlem bakımından ilgili coğrafi pazarlar Akdeniz çıkışlı ve varışlı aşağıdaki hatlar esasında belirlenmiştir.

- Akdeniz-Afrika Doğu Yakası
- Akdeniz-Avustralya-Okyanusya
- Akdeniz-Doğu Asya (Uzak Doğu & Güneydoğu Asya)
- Akdeniz-Hindistan Alt Kıtası
- Akdeniz-Orta Doğu
- Akdeniz-Kuzey Amerika
- Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası

- (24) Aşağıdaki tabloda söz konusu hatlarda OG'yi oluşturan tarafların pazar payına yer verilmiştir.

Tablo 1: NYK, MOL ve KL'nin Akdeniz Bölgesi Hatlarında Toplam Pazar Payı (2016 - TEU⁹ bazında)

Hat	İhracat ¹⁰ (%)	İthalat ¹¹ (%)	İhracat ve İthalat Birleştirilmiş (%)
Akdeniz-Afrika Doğu Yakası	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Avustralya-Okyanusya	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Uzak Doğu Asya	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Güneydoğu Asya	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Hindistan Alt Kıtası	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Orta Doğu	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Kuzey Amerika	(.....)	(.....)	(.....)
Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası ¹²	(.....)	(.....)	(.....)

- (25) Tablo incelendiğinde tarafların küresel ölçekte Akdeniz Bölgesi hatlarında pazar payları toplamının genelde %(.....) ve altında seyrettiği, sadece Akdeniz-Uzak Doğu Asya hattında %(.....) ve Akdeniz- Güney Doğu Asya hattında %(.....) aralığına çıktığı görülmektedir. İlgili pazarda OG'yi oluşturan teşebbüslerin pazar payından yüksek ya da buna yakın paya sahip Mediterranean Shipping Company (MSC), Maersk Line, CMA CGM S.A., Safmarine, Hapag-Lloyd, UASC, ZIM, Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts- Gesellschaft KG gibi küresel ölçekli rakiplerin bulunduğu, özellikle MSC'nin neredeyse tüm pazarlarda güçlü bir oyuncu olduğu ve pazarda yüksek kapasiteye sahip çok sayıda rakibin bulunduğu dosya kapsamındaki bilgilerden anlaşılmaktadır. Öte yandan pazarda yapısal olarak kapasite fazlası bulunduğu, fiyatların son 10 yıllık dönemde düşüş trendinde olduğu, müşterilerin aynı anda birden fazla taşıyıcı ile çalışabildiği, taşıyıcıların da yeterli talep olduğu sürece yeni hatlarda hizmet sunmaya başlamasında bir engel olmadığı hususları, tarafların ve rakiplerin pazar paylarıyla beraber dikkate alındığında OG'nin anılan pazarlarda hâkim duruma gelmeyeceği görülmektedir.
- (26) Diğer yandan OG ile NYK'nın faaliyetleri arasında bulunan navlun sevkiyatı pazarı kapsamındaki dikey ilişkiye yönelik olarak, Bildirim Formunda tarafların elinde sadece küresel pazar verisinin bulunduğu, bu veriye göre NYK'nın navlun sevkiyatında faal iştiraki Yusen Logistics Co., Ltd'nin (YUSEN LOGISTICS) deniz navlun sevkiyatındaki

⁸ Komisyon'un 11.09.2014 tarih ve M.7268 sayılı CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME/ HAPAG-LLOYD AG kararı paragraf 23; 29.04.2016 tarih ve M.7908 sayılı CMA CGM / NOL kararı paragraf 13.

⁹ TEU, 20 feetlik 34 m³ hacme sahip konteyner birimidir.

¹⁰ Akdeniz çıkışlı.

¹¹ Akdeniz varışlı.

¹² Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası hattında taraflar 2015 verilerini sunmuş, 2016 verilerini sunamamıştır.

payının 2014 yılında yaklaşık %(.....), 2015 yılında %(.....) (brüt hasılat açısından %(.....)) olduğu, ilgili pazarda DHL Supply Chain & Global Forwarding ve Kuehne+Nagel'in sırasıyla %(.....) ve %(.....) pazar payına sahip olduğu, bu şirketlerin Türkiye pazarında da güçlü oyuncular olduğu, bunun yanı sıra navlun sevkiyatı pazarında çok sayıda oyuncu bulunduğu, ayrıca Türkiye'nin YUSEN LOGISTICS'in iş yaptığı ana ülkelerden biri olmadığı, Türkiye cirosunun şirketin küresel cirosunun %(.....)'sinden az olduğu belirtilmektedir. NYK'nın navlun sevkiyatı pazarındaki düşük pazar payı, OG taraflarının düzenli konteyner hat taşımacılığındaki düşük pazar payları ve her iki pazarda da güçlü rakiplerin varlığı dikkate alındığında, OG ile NYK arasındaki bu dikey ilişkinin de müşteri ya da girdi kısıtlaması yoluyla rekabeti kısıtlayıcı bir sonuç oluşturmayacağı değerlendirilmektedir.

- (27) Sonuç olarak, yukarıda yer alan tespitler ışığında, bildirim konu işlem ile ilgili pazarlarda hâkim durum yaratılmasının veya herhangi bir hâkim durumun güçlendirilmesinin söz konusu olmayacağı değerlendirilmektedir.
- (28) Son olarak, tarafların Türkiye'de konteyner terminal hizmetlerinin bulunmadığı ve düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetlerini de OG'nin bu alanda nihai olarak faaliyete geçeceği 01.04.2018 tarihinden sonra sürdürmeyecekleri ve ayrıca tarafların Türkiye'de ortak girişim işlemi dışında örtüşen diğer pazarlar olan araç taşımacılığı ve kuru dökme taşımacılığı pazarlarındaki düşük pazar payları dikkate alındığında işlemin taraflar arasında koordinasyona yol açabilecek bir işlem olmadığı değerlendirilmektedir.

H. SONUÇ

- (29) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre, bildirim konusu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi ve bu maddeye dayanılarak çıkarılan 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ kapsamında izne tabi olduğuna; işlem sonucunda aynı Kanun maddesinde yasaklanan nitelikte hakim durum yaratılmasının veya mevcut hakim durumun güçlendirilmesinin ve böylece rekabetin önemli ölçüde azaltılmasının söz konusu olmaması nedeniyle işleme izin verilmesine, gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere, OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.