

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2018-4-38 (Devralma)
Karar Sayısı : **18-31/530-261**
Karar Tarihi : 12.09.2018

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Prof. Dr. Ömer TORLAK
Üyeler : Arslan NARİN, Adem BİRCAN,
Ahmet ALGAN, Şükran KODALAK

B. RAPORTÖRLER : Metin HASSU, Burcu OLGUN, Barış BİRCAN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN

: - CMA CGM S.A.

Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Öznur İNANILIR,
Av. Sinem UĞUR

Çitlenbik Sok. No:12 Yıldız Mah. Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU: Container Finance Ltd Oy'nin tek kontrolünün CMA CGM S.A. tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına 16.07.2018 tarih ve 5182 sayı ile giren ve eksiklikleri 31.08.2018 tarihinde tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 05.09.2018 tarih ve 2018-4-38/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 VE DEĞERLENDİRME

G.1. Taraflar

G.1.1. Devralan: CMA CGM S.A. (CMA CGM)

- (4) CMA CGM, düzenli konteyner hat taşımacılığı, konteyner terminal hizmetleri, navlun sevkiyatı ve iç taşıma sektörleri ile uğraşan uluslararası şirketler grubunun (CMA CGM Grubu) ana şirketidir. CMA CGM, Merit Corporation SAL (MERİT)¹ ve Bpifrance Participations S.A.'nın² (BPI) ortak kontrolünde olup, Türkiye'deki faaliyetleri düzenli konteyner hat taşımacılığı ve navlun sevkiyatı sektörleri ile sınırlıdır. Türkiye'de; CMA CGM Deniz Acenteliği A.Ş., CMA CMG Caucasus Denizcilik ve Nakliyat A.Ş. (CMA CMG Caucasus), CMA CGM Log Lojistik Turkey A.Ş.³ (CMA CGM Lojistik Türkiye), CMA CGM South Turkey Gemi Acenteliği A.Ş. ve APL Denizcilik Ltd. (APL) olmak üzere beş iştiraki bulunmaktadır. Ancak Bildirim Formunda, CMA CMG Caucasus ve APL şirketlerinin (.....) bildirilmiştir.

¹ MERİT, CMA CGM'nin kurucusu tarafından kurulmuş olup, CMA CGM'ye sunmakta olduğu denetim hizmetleri dışında kendi başına faaliyetleri bulunmayan bir holding şirkettir.

² Önceki adı Fonds Strategique d'Investissement S.A.'dır. Fransız bir kamu finans kurumu olan Caisse des depots et consignations tarafından kontrol edilen BPI borsaya kote edilmiş veya edilmemiş, yüksek büyüme potansiyeline sahip ve orta ile uzun vadede yatırım olanağı sunan şirketlerdeki azınlık hisselerini devralan Fransız bir yatırım fonudur.

³ Önceki adı CMA CGM Anadolu Denizcilik ve Lojistik A.Ş.'dir.

- (5) Birçok düzenli konteyner taşımacılığı yapan firma gibi, taraflar da taşımacılık hizmetlerini aynı hatlarda konteyner taşımacılığı yapan diğer şirketler ile oluşturdukları işbirliği anlaşmaları çerçevesinde sunmaktadır. Konsorsiyum veya ittifak olarak bilinen bu işbirliği anlaşmaları üyelerinin arasında düzenlenen gemi paylaşımı anlaşmalarına dayanmaktadır. Gemi paylaşımı anlaşmalarında ittifak üyeleri, kapasite ayarlama, zamanlama ve çağrı noktaları gibi rekabet açısından önemli parametreleri ortaklaşa belirlemektedir. Taraflardan CMA CGM; China Ocean Shipping (Group) Company (COSCO), Orient Overseas Container Line (OOCL) ve Evergreen Marine Corporation (EMC) ile birlikte Ocean Alliance'ın (OA) kurucu üyelerinden birisidir. OA bazı ticari hatlarda, taraflar arasındaki birtakım gemi paylaşım anlaşmaları, kısmi charter ve swap anlaşmaları ile ilgilidir. CONTAINER FİNANCE'ın ise hiçbir ittifakta veya konsorsiyumda yer almadığı belirtilmiştir. Bununla birlikte, dosya konusu işlemin konsorsiyumlar üzerinde herhangi bir etkisinin bulunmayacağı değerlendirilmektedir.

G.1.2. Devre Konu: CONTAINER FİNANCE

- (6) CONTAINER FİNANCE'in ana faaliyet konuları taşımacılık ve liman işletmeciliğidir. Bununla birlikte, kapıdan kapıya taşımacılık faaliyetleri alanında da hizmet sunmaktadır. CONTAINER FİNANCE'in bildirilen işlem kapsamında hisseleri devredilecek iştirakleri/bağlı şirketleri bulunmakta olup bunlar; dolu konteyner elleçleme hizmeti veren Multi-Link Terminals Ltd., boş konteyner elleçleme sektöründe çalışan Continer Depot Ltd. Oy, kapıdan kapıya taşımacılık şirketi olan Containerships Plc. ve halihazırda faal olmayan MLT Logistics Kypros'dan oluşmaktadır.
- (7) CONTAINER FİNANCE, Türkiye'deki kapıdan kapıya düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerini yalnızca Containerships Plc. vasıtasıyla yürütmektedir. Containerships Plc.'nin Türkiye'de Containerships Denizcilik Nakliyat ve Ticaret A.Ş. unvanlı tamamına sahip olduğu bir iştiraki vardır.
- (8) CONTAINER FİNANCE'in mevcut hissedarları Harri NORDSTRÖM, Kimmi NORDSTRÖM ve Karita NORDSTRÖM'den oluşmaktadır.

G.2. İlgili Pazar

G.2.1. Etkilenen Pazar

- (9) 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) uyarınca, bildirim konusu işlemde etkilenme ihtimali olan ve taraflardan iki veya daha fazlasının aynı ürün pazarında faaliyette bulunduğu ya da taraflardan en az bir tanesinin bir diğerinin faaliyet gösterdiği herhangi bir ürün pazarının alt veya üst pazarında ticari faaliyette bulunduğu ilgili ürün pazarları etkilenen pazarları oluşturmaktadır.
- (10) Tarafların her ikisi de esas olarak Türkiye'yi de kapsayan hatlarda düzenli konteyner taşımacılığı hizmetlerinin sunulmasında faaliyet göstermektedir. Düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri alanında kargolar konteynerler halinde konteyner taşımak için üretilmiş gemilere yüklenerek taşınmaktadır. Düzenli konteyner taşımacılığı hizmeti veren şirketler konteynere yüklenmiş kargoların deniz yoluyla taşınmasına ilişkin düzenli ve tarifeli hizmetler sunmaktadır. Düzenli konteyner hat taşımacılığı yapı ve işleyiş açısından arazi taşımacılıktan önemli ölçüde farklılaşmaktadır. Burada, gemilerin limanlardan kalkış saatleri, hangi limanlara uğrayacağı önceden bellidir. Bu kapsamda; düzenli konteyner taşımacılığı hizmetleri, düzenli olmayan ve önceden zamanı belirlenmemiş hizmetlerden (serbest çalışan yük gemisi, kiralanan ve özelleşmiş taşımacılık), tekerlekli taşımacılıktan (Ro-Ro taşımacılık olarak adlandırılan vagonetlerin, arabaların taşınması) ve dökme taşımacılıktan ayrılmaktadır.

- (11) Taraflardan CMA CGM ayrıca, iştiraki CMA CGM Lojistik Türkiye aracılığıyla navlun sevkiyatı pazarında da faaliyet göstermektedir. CONTAINER FİNANCE'in ise navlun sevkiyatı hizmetleri pazarında faaliyeti yoktur. Navlun sevkiyatı, müşterilerin adına ve ihtiyaçlarına uygun olarak, ürünlerin taşınmasının organize edilmesi olarak tanımlanabilir. Navlun sevkiyatı, müşterilerin ihtiyaçlarına uygun olarak, havaalanından havaalanına veya limandan limana kara taşımacılığını kapsamaktadır. Taşıma aracı genellikle üçüncü kişilerden taşıma hizmeti almaktadır. Deniz navlun sevkiyatı ile düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri arasında dikey ilişki bulunmaktadır. Deniz navlun sevkiyatı, düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerinin alt pazarı niteliğindedir.
- (12) Bu kapsamda; ilgili ürün pazarları, yatay seviyede "düzenli konteyner hat taşımacılığı", dikey seviyede ise "navlun sevkiyatı pazarı" olarak belirlenmiştir⁴.

G.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (13) Kurulun geçmiş kararlarından da görüleceği üzere⁵, uluslararası düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerinde ilgili coğrafi pazar, taşımacılığa konu hat bazında, hattın her iki yönü birbirinden ayrılarak belirlenmektedir. Düzenli konteyner hat taşımacılığı, coğrafi olarak kullanılan hattın gidiş ve dönüş yönlerinin taşınan miktar, kargo tipi, uğranılan limanların özellikleri, kalkış ve varış arasındaki seyahatin uzunluğu bakımlarından farklı özellikleri barındırmaktadır. Bildirim Formundaki bilgiler ve geçmiş Kurul kararlarındaki yaklaşım göz önünde bulundurulduğunda ilgili coğrafi pazarın "Doğu Akdeniz ve Karadeniz çıkışlı Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika varışlı ve tam tersi" ticari hatlar olarak tanımlanmasının yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Bununla birlikte; ilgili coğrafi pazarın daha geniş kapsamda "Türkiye'yi kapsayan Akdeniz Bölgesi" olarak da tanımlanması mümkündür.

G.3. Değerlendirme

- (14) Bildirim konusu işlem; CMA CGM'nin, CONTAINER FİNANCE'in konteyner gemisi işi ve terminal şirketlerindeki hisselerini içerecek fakat CONTAINER FİNANCE'in hâlihazırda sahip olduğu gayrimenkul yatırımları ve bazı diğer küçük yatırımları devralma işleminin kapsamı dışında kalacak şekilde CONTAINER FİNANCE üzerinde tek kontrol elde etmesine ilişkindir. Türkiye'nin yanı sıra işlem Avrupa Birliği ve Rusya rekabet otoritelerine de bildirilmiştir. Bildirilen işlem neticesinde CMA CGM, CONTAINER FİNANCE'in düzenli konteyner hat taşımacılığı ve terminal faaliyetleri ile ilgili ve bu işlere adanmış olan bütün şirketlerine sahip olacaktır. Söz konusu şirketler şunlardır:

(.....).

- (15) İşlem sonucunda CMA CGM, CONTAINER FİNANCE üzerinde tek kontrolü devralacaktır. Dolayısıyla, anılan işlem 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesi çerçevesinde devralma işlemidir. Ayrıca, tarafların ciroları incelendiğinde, aynı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bendinde yer alan eşiklerin aşıldığı, dolayısıyla işlemin izne tabi olduğu anlaşılmıştır.
- (16) CMA CGM ve CONTAINER FİNANCE'in ticari faaliyetleri Türkiye'de düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri pazarında yatay olarak, navlun sevkiyatı pazarında ise dikey

⁴ Nitekim Kurul'un 04.05.2017 tarih ve 17-15/210-89 sayılı kararında, 13.10.2016 tarih ve 16-33/574-250 sayılı kararında ve 23.12.2010 tarih ve 10-80/1654-629 sayılı kararında da ilgili ürün pazarı "düzenli konteyner hat taşımacılığı" olarak tanımlanmıştır.

⁵ Kurul'un 13.10.2005 tarih ve 05-67/950-257 sayılı, 13.08.2014 tarih ve 14-28/571-250 sayılı kararları.

olarak örtüşmektedir. Aşağıda düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarı bakımından hat bazında hacim, pazar payları ve toplam pazar büyüklüğü verilerine yer verilmiştir.

Tablo-1: Doğu Akdeniz ve Karadeniz Kalkışlı Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika Varışlı Hatta İlişkin Veriler

Taşımacılık Şirketleri	2015		2016		2017	
	Toplam (TEU) ⁶	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)
CMA CGM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
APL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM + APL + Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maersk Line	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NCL (Container Finance hariç)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (17) Tablo-1'de yer alan bilgilere göre, tarafların her ikisinin de faaliyet gösterdiği Doğu Akdeniz ve Karadeniz kalkışlı Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika varışlı hatta CMA CGM'nin iştiraki APL ile birlikte pazar payı 2015, 2016 ve 2017 yılları için sırasıyla (.....), (.....) ve (.....) olarak gerçekleşmiştir. CONTAINER FINANCE'in kontrolünün CMA CGM'ye geçmesi ile birlikte ise CMA CGM'nin pazar payı yaklaşık (.....) ulaşacaktır.

Tablo-2: Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika Kalkışlı Doğu Akdeniz ve Karadeniz Varışlı Hatta İlişkin Veriler

Taşımacılık Şirketleri	2015		2016		2017	
	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)
CMA CGM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
APL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ANL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM + APL + ANL + Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maersk Line	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NCL (Container Finance hariç)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (18) Tablo-2'de yer alan verilere göre, Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika kalkışlı Doğu Akdeniz ve Karadeniz varışlı hatta tarafların her ikisinin de pazar paylarının düşük olduğu görülmektedir. Dosya konusu işlemin gerçekleşmesinden sonra, CMA CGM'nin pazar payındaki artışın son derece sınırlı olacağı, bu nedenle; söz konusu hatta ilişkin pazarda önemli bir değişiklik meydana gelmeyeceği anlaşılmıştır.

⁶ Twenty foot Equivalent Unit-20 feetlik konteyner.

Tablo-3: Türkiye Kalkışlı Doğu Akdeniz ve Karadeniz Varışlı Hattın İlişkin Veriler

Taşımacılık Şirketleri	2015		2016		2017	
	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)
CMA CGM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
APL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ANL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM + APL + ANL+ Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NCL (Container Finance hariç)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (19) Tablo-3'de yer alan bilgilere göre; CMA CGM'nin Türkiye kalkışlı Doğu Akdeniz ve Karadeniz varışlı hatta pazar payı oldukça düşüktür. Söz konusu hatta CONTAINER FİNANCE'in son üç yılda faaliyetinin bulunmadığı görülmektedir.

Tablo-4: Doğu Akdeniz ve Karadeniz Kalkışlı Türkiye Varışlı Hattın İlişkin Veriler

Taşımacılık Şirketleri	2015		2016		2017	
	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)
CMA CGM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
APL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ANL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM + APL + Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maersk Line	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NCL (Container Finance hariç)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (20) Tarafların Türkiye'yi kapsayan Akdeniz Bölgesi pazarında faaliyet gösterdikleri hatlardan ilki olan Doğu Akdeniz ve Karadeniz kalkışlı Türkiye varışlı hatta, CONTAINER FİNANCE'in faaliyeti bulunmazken, CMA CGM'nin pazar payı da oldukça düşüktür.

Tablo-5: Türkiye Kalkışlı Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika Varışlı Hattın İlişkin Veriler

Taşımacılık Şirketleri	2015		2016		2017	
	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)
CMA CGM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM + APL + Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maersk Line	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NCL (Container Finance hariç)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (21) Tarafların Türkiye'yi kapsayan Akdeniz Bölgesi pazarında faaliyet gösterdikleri Türkiye kalkışlı Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika varışlı hatta son üç yılda CONTAINER FİNANCE'in pazar payının arttığı anlaşılmaktadır. Dosya konusu işlemin gerçekleşmesinin ardından söz konusu hatta CMA CGM ve CONTAINER FİNANCE'den oluşan birleşik yapının pazar payının yaklaşık (.....) olacağı görülmektedir. Bununla birlikte, söz konusu hatta tarafların her halükarda MSC ve NCL gibi büyük rakiplerle rekabet halinde olacağı anlaşılmaktadır.

Tablo-6: Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika Kalkışlı Türkiye Varışlı Hatta İlişkin Veriler

Taşımacılık Şirketleri	2015		2016		2017	
	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)	Toplam (TEU)	Pazar Payı (%)
CMA CGM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM + APL + Container Finance	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Maersk Line	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
NCL (Container Finance hariç)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğer	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

- (22) Tablo-6'da yer alan verilere göre, Türkiye'yi kapsayan Akdeniz Bölgesi'nde yer alan hatlardan sonuncusu olan Batı Akdeniz ve Kuzey Afrika kalkışlı Türkiye varışlı hatta tarafların her ikisinin de pazar payları oldukça düşüktür.
- (23) Tarafların faaliyetlerinin dikey olarak örtüştüğü navlun sevkiyatı pazarı ise düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarının bir alt pazarıdır. CONTAINER FİNANCE navlun sevkiyatı hizmetleri sunmamakta ve Türkiye'de navlun sevkiyatı hizmetleri almamaktadır. Dolayısıyla; tarafların faaliyetleri arasındaki dikey ilişki mevcut bir dikey örtüşmeden ziyade, potansiyel bir dikey örtüşmeyi oluşturmaktadır.
- (24) CMA CGM Türkiye'de karayoluyla navlun sevkiyatı hariç olmak üzere navlun sevkiyatı pazarına yönelik faaliyetlerde bulunmaktadır. Aşağıda CMA CGM Lojistik Türkiye'nin 2015, 2016 ve 2017 yıllarına ilişkin navlun sevkiyatı hacim ve değerlerine yer verilmiştir.

Tablo-7: 2015, 2016 ve 2017 Yılları İçin CMA CGM Lojistik Türkiye'nin Navlun Sevkiyatı Hacim ve Değerleri

	2015		2016		2017	
	Hacim (TEU)	Değer (ABD Doları)	Hacim (TEU)	Değer (ABD Doları)	Hacim (TEU)	Değer (ABD Doları)
Hacim	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Pazar Payı	(.....)		(.....)		(.....)	

- (25) Tablo-7'de görüldüğü üzere, CMA CGM'nin navlun sevkiyatı pazarında son üç yılda hacimsel değeri artarken pazar payı (.....) altında kalmıştır. Navlun sevkiyatı pazarında faaliyet gösteren çok sayıda taşıma şirketi ve lojistik hizmeti sağlayan firmanın bulunduğu ve CMA CGM'nin pazar payının düşük olduğu dikkate alındığında, anılan işlemin dikey etkilenen pazarda hâkim durum yaratılmasına veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesine yol açmayacağı değerlendirilmektedir.
- (26) Dosya konusu işlemin gerçekleşmesi durumunda, CMA CGM ve CONTAINER FİNANCE'den oluşan birleşmiş yapı, her bir taşımacılık faaliyeti hattında, Maersk Line ve MSC gibi oldukça büyük rakipler de dahil olmak üzere, yerleşmiş bulunan diğer düzenli konteyner hat taşımacılığı operatörleri nedeniyle önemli seviyede rekabet ile karşı karşıya kalmaya devam edecektir.

H. SONUÇ

- (27) 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 hâkim durum yaratılmasının veya mevcut hâkim 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.