

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2025-5-044
Karar Sayısı : **25-50/1245-697**
Karar Tarihi : 31.12.2025

(Ortak Girişim)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN,
Rıdvan DURAN, Ayşe USLU CEVLEK

B. RAPORTÖRLER : Senanur ALTINTAŞ, Bengi ESEN

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN : - MR Invest SAS
Temsilcileri: Dr. M. Fevzi TOKSOY, Av. Bahadır BALKI,
Av. Ayberk KURT, Av. Seda ELİRİ
Çamlıca Köşkü Tekkeci Sok. No:3-5 Arnavutköy 34345
Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Hâlihazırda Alper ARAT ve Hakan ERMAN tarafından ortak kontrol edilen Air Mark Havacılık Turizm ve Taşımacılık Ticaret Anonim Şirketi'nin ve Cargo Capacity Management KFT'nin ortak kontrolünün Alper ARAT ve Hakan ERMAN ile birlikte MR Invest SAS tarafından devralınması işlemine izin verilmesi talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 26.09.2025 tarih ve 73953 sayı ile giren ve en son 24.12.2025 tarih ve 78523 sayılı yazı ile eksiklikleri tamamlanan bildirim üzerine düzenlenen 29.12.2025 tarihli ve 2025-5-044/Öİ sayılı Devralma Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, dosya konusu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

- (4) Başvuruda, Air Mark Havacılık Turizm ve Taşımacılık Ticaret AŞ (AIRMARK) ve Cargo Capacity Management KFT'nin (CCM) ortak kontrolünün Alper ARAT ve Hakan ERMAN ile birlikte MR Invest SAS (MR INVEST) tarafından devralınması işlemine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulundan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ (2010/4 sayılı Tebliğ) çerçevesinde izin verilmesi talep edilmiştir.
- (5) Bildirim konusu işlemin temelini, AIRMARK ve CCM hisselerinin devri için imzalanan 15.08.2025 tarihli iki ayrı Hisse Satım Anlaşması (HSA) oluşturmaktadır. Ek olarak işlem tarafları, CCM ile Kota Sahipleri Anlaşması (KSA) da imzalayacaklarını ifade etmektedir¹. Sözleşmeler uyarınca planlanan işlem kapsamında, hâlihazırda Alper ARAT ve Hakan ERMAN tarafından ortak kontrol edilmekte olan AIRMARK ve CCM hisselerinin %(.....)'i MR INVEST tarafından devralınacaktır. İşlemler sonucunda,

¹ KSA'nın imzalanması bildirilen işlemin kapanışıyla eş zamanlı olarak gerçekleştirilecek olup anlaşma CCM'nin %(.....)hisselerinin ve ortak kontrolünün MR INVEST tarafından devralınmasına ilişkin hükümler yer almaktadır.

AIRMARK ve CCM; Alper ARAT, Hakan ERMAN ve MR INVEST tarafından ortak kontrol edilecektir.

- (6) Dosya mevcudu bilgilere göre, AIRMARK'ın devri için akdedilen HSA'nın 5.2 (p) ve 5.3 maddeleri ile CCM'nin devri için akdedilen HSA'nın 3.1 (b) ve 3.1 (c) maddeleri gereği her iki hisse devri işlemi birbirinin şartı olarak öngörülmüştür. 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin dördüncü fıkrasında "*Şartla bağlanan ya da kısa bir zaman dilimi içerisinde menkul kıymetlerle seri bir şekilde gerçekleşen yakın ilişkili işlemler, bu madde kapsamında tek bir işlem olarak kabul edilir.*" hükmü kapsamında AIRMARK'ın ve CCM'nin devralınması işlemlerinin birbirine şartla bağlanmış olması ve her iki işlem bakımından da devralan ve devreden tarafların aynı olması nedenleriyle, söz konusu iki devralmanın tek bir işlem olarak kabul edilmesi gerektiği değerlendirilmiştir.
- (7) Öte yandan, 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin üçüncü fıkrası hükmü çerçevesinde, bir ortak girişimin anılan Tebliğ kapsamında bir devralma işlemi sayılabilmesi için ortak kontrol altında bir teşebbüsün bulunması ve ortak girişimin bağımsız bir iktisadi varlık (tam işlevsel) olarak ortaya çıkması unsurlarının birlikte sağlanması gerekmektedir.
- (8) Birleşme ve Devralma Sayılan Haller ve Kontrol Kavramı Hakkında Kılavuz'un (Kılavuz) 48. paragrafında yer verildiği üzere, iki veya daha fazla teşebbüs veya kişinin başka bir teşebbüs üzerinde belirleyici etki uygulama imkânına sahip olduğu hallerde ortak kontrolden söz edilebilmektedir. Belirleyici etki, bir teşebbüsün stratejik karar ve eylemlerini yönlendirmeye dönük yetkiler anlamına gelmekte olup hukuken veya fiilen ortaya çıkabilmektedir. Kontrolün devralınmasının en yaygın yolu hisse/varlıkların devralınması olmakla birlikte, kontrol sözleşmeler aracılığıyla da devralınabilmektedir. Kılavuz'un 50. ve devamındaki paragraflarında ortak kontrolün ortaya çıktığı başlıca durumlar; tarafların eşit oy hakkına sahip olması, stratejik kararların alınmasında veto haklarının bulunması ya da oy haklarının ortaklaşa kullanılması olarak düzenlenmektedir. Bu anlamda, ana şirketlerin kontrol edilen teşebbüsle ilgili önemli kararlarda (üst yönetimin atanması, bütçe, işletme planı, önemli yatırımlar gibi) mutabakata varmak zorunda olduğu hâllerde ortak kontrol söz konusudur.
- (9) Ortak girişim şirketleri AIRMARK ve CCM'nin bildirim konu işlem öncesinde ve sonrasında hissedarlık yapılarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-1: AIRMARK'ın İşlem Öncesindeki ve Sonrasındaki Hissedarlık Yapısı

İşlem Öncesi		İşlem Sonrası	
Hissedar	Hisse Oranı (%)	Hissedar	Hisse Oranı (%)
Alper ARAT	(.....)	Alper ARAT	(.....)
Hakan ERMAN	(.....)	Hakan ERMAN	(.....)
		MR INVEST	(.....)
TOPLAM	100	TOPLAM	100

Tablo-2: CCM'nin İşlem Öncesindeki ve Sonrasındaki Hissedarlık Yapısı

İşlem Öncesi		İşlem Sonrası	
Hissedar	Hisse Oranı (%)	Hissedar	Hisse Oranı (%)
Alper ARAT	(.....)	Alper ARAT	(.....)
Hakan ERMAN	(.....)	Hakan ERMAN	(.....)
		MR INVEST	(.....)
TOPLAM	100	TOPLAM	100

- (10) AIRMARK'ın ve CCM'nin tabloda yer verilen hissedarlık yapısına bakıldığında bildirilen işlemten önce Alper ARAT ve Hakan ERMAN'ın her iki teşebbüsü de %(.....)'şer hisse oranlarıyla ortak kontrol ettiği görülmektedir. Bildirim Formu'nda, bildirim konusu işlem kapsamında MR INVEST'in, AIRMARK ve CCM'nin %(.....) oranında hissedarlık

payına sahip olacağı ve AIRMARK ve CCM'nin Alper ARAT, Hakan ERMAN ve MR INVEST tarafından ortak kontrol edileceği ifade edilmiştir.

- (11) Bildirime konu işlem sonrasında CCM'nin Yönetim Kurulu, Genel Kurul tarafından atanan en fazla (.....) direktörden oluşacak ve A Grubu Hisse Sahibi (MR INVEST), (.....) direktör atama hakkına sahip olacaktır. Bu doğrultuda başlangıçta, A Grubu Hisse Sahibi sadece (.....) direktörü atayacak olup söz konusu direktör (.....) olacak, ek olarak Yönetim Kurulu'nda Alper ARAT ve Hakan ERMAN da yer alacaktır. Yönetim Kurulu toplantıları, A Grubu Hisse Sahibi (MR INVEST) tarafından aday gösterilen en az (.....) direktör ile Alper ARAT ve Hakan ERMAN'dan en az (.....) (Yönetim Kurulu üyesi oldukları sürece) toplantıya katılmış olması şartıyla (i) Yönetim Kurulu (.....) üyeden oluşuyorsa en az (.....) direktörün, (ii) Yönetim Kurulu (.....) veya (.....) üyeden oluşuyorsa en az (.....) direktörün katılımıyla geçerli olarak toplanacaktır. A Grubu Hisse Sahibi (MR INVEST) tarafından atanan en az (.....) direktörün ve Alper ARAT ile Hakan ERMAN'dan birinin (Yönetim Kurulu üyesi oldukları sürece) olumlu oy kullanması şartı ile toplantıya katılan direktörlerin çoğunluğu ile kararlar alınacaktır. KSA'ya göre, B Grubu Hisse Sahipleri (Alper ARAT ve Hakan ERMAN) Genel Kurul'da azınlık oyuna sahip olsalar da, nitelikli çoğunluk gerektiren Genel Kurul kararları için her durumda A Grubu Hisse Sahibi (MR INVEST) ve B Grubu Hisse Sahiplerinin (Alper ARAT ve Hakan ERMAN) katılımı ve olumlu oyları aranacaktır².
- (12) Kılavuz'a göre ortak kontrol, iki ana şirket arasında oy haklarında ya da karar alma organlarındaki temsilde eşitlik olmadığı durumlarda da söz konusu olabilmekte, bu doğrultuda azınlık hissedarlarının ortak girişimin stratejik ticari davranışı için gerekli olan kararları veto etmelerini sağlayan haklara sahip olduğu durumlarda ortak kontrolden söz edilebilmektedir³. Ortak kontrol sağlayan veto hakları tipik olarak bütçe, işletme planı, önemli yatırımlar ya da üst yönetimin atanması gibi kararları içermektedir. Ancak ortak kontrolün devralınması, devralan teşebbüsün günlük işleyişinde belirleyici olma hakkına sahip olmasını gerektirmez. Önemli olan, veto haklarının ortak girişimin stratejik ticari davranışları üzerinde belirleyici etki uygulayabilme imkânı vermesidir. Bildirime konu işlem kapsamında CCM'nin devri için akdedilen KSA'nın ilgili maddelerinden de anlaşılabacağı üzere, CCM bakımından nitelikli çoğunluk gerektiren Genel Kurul kararları için her durumda A Grubu Hisse Sahibi (MR INVEST) ve B Grubu Hisse Sahiplerinin (Alper ARAT ve Hakan ERMAN) katılımı ve olumlu oyları gerekmektedir. Ayrıca, Yönetim Kurulu kararları için de A Grubu Hisse Sahibi (MR INVEST) tarafından aday gösterilen (.....) direktör ile Alper ARAT ve Hakan ERMAN'dan (.....) olumlu oyu gerekmektedir. Kılavuz'da da belirtildiği üzere, belirleyici etki uygulama imkânı sağlayan veto haklarının ortak girişimin işletme politikası hakkındaki stratejik kararlarla ilgili olması gerekmekte olup yatırımcıların finansal çıkarlarının korunması için normalde azınlık hissedarlarına verilen veto haklarının ötesine geçmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda Kılavuz'da *"Üst yönetimin atanması ve görevine son verilmesi ya da bütçenin onaylanması ile ilgili veto hakları belirleyici etki açısından çok önemli haklardır. Yönetim Kurulu üyeleri gibi üst yönetimin yapısını birlikte belirleme yetkisi, genellikle hak sahibine bir teşebbüsün ticari politikasında belirleyici etki uygulama imkânı verir. Bütçe, ortak girişimin faaliyetlerinin ve özellikle yapacağı yatırımların kesin çerçevesini belirlediğinden aynı durum bütçeyle ilgili haklar bakımından da geçerlidir."* ifadelerine yer verilmiştir.

² (.....)

³ Kılavuz para.51.

- (13) Bu bağlamda MR INVEST'in, CCM'nin Yönetim Kurulu'nda çoğunluğa sahip olması hem de günlük işleri yönetmesi öngörülüyor olsa da, bütçe ve iş planı onayı gibi stratejik ve belirleyici etki doğuran konularda Alper ARAT ile Hakan ERMAN'ın ortak bir anlayışa varmak ve iş birliği yapmak durumunda olduğu anlaşılmaktadır. Dolayısıyla tarafların CCM ile ilgili stratejik kararları birlikte almak zorunda kalacağı ve söz konusu teşebbüs üzerinde müşterek kontrol kurulacağı sonucuna varılmaktadır. Bu doğrultuda bildirim konusu işlem sonucunda MR INVEST, Alper ARAT ve Hakan ERMAN'ın her birinin CCM'yi ortak kontrol edeceği değerlendirilmektedir.
- (14) Bildirim konusu işlem sonrasında AIRMARK'ın Yönetim Kurulu ise, en fazla (.....) olmak üzere, (.....) ila (.....) üyeden oluşacak ve ilk (.....) üye, A grubu hissedarı olan MR INVEST tarafından gösterilen adaylar arasından seçilecektir. Yönetim Kurulu'nda B grubu hissedarlar olan Alper ARAT ve Hakan ERMAN tarafından aday gösterilen üyelerin de bulunması halinde ise, alınacak nitelikli kararlar bakımından A grubu ve B grubu hissedarlardan her biri tarafından aday gösterilen en az (.....) üyenin olumlu oyu gerekecektir. Söz konusu nitelikli kararlar arasında (.....) gibi stratejik kararlar yer almaktadır. Bunun yanında Yönetim Kurulu toplantı yeter sayısının sağlanabilmesi için, A Grubu Hissedar tarafından seçilen (.....) direktörün ve Yönetim Kurulu üyesi oldukları sürece en az (.....) B Grubu Hissedarının toplantıda hazır bulunması gerekecektir.
- (15) Buna göre, bildirim konu işlem sonrasında, başlangıçta AIRMARK'ın Yönetim Kurulu'nda MR INVEST tarafından seçilen A Grubu Hissedarı olarak (.....) ve B Grubu Hissedarlar olarak Alper ARAT ve Hakan ERMAN yer alacak olup; ilgili Yönetim Kurulu üyeleri (.....) yıllık bir dönem için seçilecektir⁴. Bu doğrultuda AIRMARK'ın devri için akdedilen HSA'nın 3.3.4.1 numaralı maddesi uyarınca, toplantı yeter sayısının sağlanabilmesi için, A Grubu Hissedar tarafından seçilen (.....) direktörün ve Yönetim Kurulu üyesi oldukları sürece (.....) B Grubu Hissedarının toplantıda hazır bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla işlem kapanışında AIRMARK için akdedilen HSA uyarınca, Alper ARAT ve Hakan ERMAN'ın kapanışta Yönetim Kurulu'nda yer aldığı bir yapının öngörüldüğü ve bildirim konu işlem sonrasında, (.....) gibi stratejik kararlar bakımından, Yönetim Kurulu üyesi oldukları (.....) yıl boyunca B Grubu Hissedarlardan (.....) olumlu oyunun aranacağı anlaşılmaktadır. Netice itibarıyla, bildirim konu işlem sonrasında en az (.....) yıl boyunca AIRMARK'ın MR INVEST, Alper ARAT ve Hakan ERMAN tarafından ortak kontrol edileceği değerlendirilmiştir.
- (16) Bu bağlamda bahse konu (.....) yıllık sürenin ardından Yönetim Kurulu üyelerinin nasıl seçileceği hususunun incelenmesi yerinde olacaktır. AIRMARK'ın devri için akdedilen HSA'nın 3.2.2(i) bölümünde belirtildiği üzere, nitelikli çoğunluk gerektiren kararlar hariç olmak üzere genel kurulda hisselerin (.....) temsil edilmesiyle toplantı yeter sayısı sağlanmakta olup, bir kararın kabul edilmesi için hisselerin (.....) olumlu oy kullanması gerekmektedir. İlk toplantıda yeterli çoğunluk sağlanamadığı hallerde, ertelenen toplantı için toplantı yeter sayısı (.....) olup MR INVEST bu oranı tek başına sağlamaktadır. Planlanan işlemin gerçekleşmesiyle %(.....) hisseye sahip olacak olan MR INVEST, ilk (.....) yıllık sürenin ardından Yönetim Kurulu'nun tüm üyelerini tek başına atama yetkisine sahip olacak ve bu kapsamda Hakan ERMAN ve/veya Alper ARAT'ı Yönetim Kurulu'na yeniden seçmek veya Yönetim Kurulu'ndan çıkarmak gibi kararları da tek başına verebilecektir⁵. Dolayısıyla bahse konu (.....) yıllık sürenin sonunda, Yönetim Kurulu üyeleri 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) hükümleri uyarınca genel kurulca seçilecek olup AIRMARK'ın devri için akdedilen HSA'da ve

⁴ (.....)

⁵ (.....)

TTK'de Hakan ERMAN ve/veya Alper ARAT'ın Yönetim Kurulu üyesi seçilmesini engelleyen herhangi bir hüküm bulunmamaktadır⁶. (.....) yıllık sürenin sonunda Hakan ERMAN ve/veya Alper ARAT'ın Yönetim Kurulu üyesi olarak kalıp kalmayacağı ve dolayısıyla ortak kontrolün devam edip etmeyeceği tarafların anlaşmasına bağlı olacaktır. Bununla birlikte (.....) yılın sonunda MR INVEST'in Hakan ERMAN ve Alper ARAT'ı Yönetim Kurulu'ndan çıkarması durumunda, AIRMARK'ın devri için akdedilen HSA Bölüm 4.3.1.3 uyarınca A grubu hissedarların B grubu hissedarların tüm hisselerini satın almasını gerektirecektir. Bu durumda AIRMARK, MR INVEST'in tek kontrolü altında olacaktır. Ancak taraflar, Alper ARAT ve Hakan ERMAN'ın Yönetim Kurulu'nda yer almayacağı bir yapı öngörmediklerini ifade etmektedir.

- (17) Konuyla ilgili olarak Kılavuz'un 27. paragrafında, "...ortak kontrolün pazarın yapısı üzerindeki etkilerini göz ardı etmemek için bu döneminin genelde bir yılı aşmaması ve ortak kontrol döneminin geçici olması beklenmektedir. Ortak kontrolün yalnızca kısa bir dönem için geçerli olması pazar yapısı üzerinde belirgin bir etki yaratması ihtimalini azaltmakta olup bu durumun kontrol yapısında kalıcı bir değişikliğe yol açmadığı kabul edilmektedir." ifadelerine yer verilmektedir. Kılavuz'da da belirtildiği üzere, hedef şirket üzerinde belirli bir geçiş dönemi için sağlanan ortak kontrolün, hukuken bağlayıcı olan anlaşmalar uyarınca ortak kontroldeki hissedarlardan birinin tek kontrolüne dönüşecek olması durumunda, kontrolde kalıcı değişiklik oluşmadığından işlemin bütünü tek kontrolün devralınması şeklinde kabul edilebilecektir⁷. Öte yandan, Kılavuz'da ortak kontrolün pazarın yapısı üzerindeki etkilerini göz ardı etmemek için bu dönemin genelde bir yılı aşmamasının ve ortak kontrol döneminin geçici olmasının beklendiği de ifade edilmiştir.
- (18) Kurulun 01.11.2018 tarih ve 18-41/653-319 sayılı Emin Teknik Hortum ve Makine A.Ş. (EMİN TEKNİK) ve DMD Dış Ticaret Makine Sanayi A.Ş.'nin (DMD) önce ortak kontrolünün daha sonra tek kontrolünün NIBE tarafından devralınması işlemine ilişkin kararında, NIBE'nin EMİN TEKNİK ve DMD'deki yedi yıl sürecek ortak kontrolü sonrasında bu iki şirket üzerinde tek kontrolü devralmasına ilişkin işlemi, tek bir işlem olarak değerlendirmiş ve tarafların esas amacının tek kontrolün tesisine yönelik olduğunun altı çizilmiştir. Benzer şekilde Kurulun 06.02.2020 tarihli ve 20-08/74-42 sayılı kararında da taraflar arasında akdedilen hisse alım sözleşmesi hükümlerinde ara dönemi takiben tam kontrol kurulması işlemine yönelik satışlarda önceki hissedarlara bir alış/satış opsiyonu tanımadığı ve işlemin en geç 2024 yılında tamamlanacağını görüldüğü, bu devrin zorunlu olduğunun taraflarca da gerek Bildirim Formu'nda gerekse de ek bilgi ve belge taleplerine gelen cevap yazılarında teyit edildiği ifade edilerek hukuken bağlayıcı olan bu işlemler dolayısıyla ortak kontrol döneminin geçici olduğu kabul edilmiştir.
- (19) Bununla birlikte Kurulun çeşitli kararlarında, bildirilen işlem kapsamında ortak kontrolün bir yıldan uzun süreyle öngörüldüğü ve bu süre sonunda tek kontrole geçilmesini öngören bağlayıcı bir anlaşmanın bulunmadığı durumların ortak kontrol olarak değerlendirildiği görülmektedir. Örneğin Kurulun 09.05.2007 tarih ve 07-39/439-159 sayılı kararında, devre konu şirketin devralan şirket ile imzaladığı Hissedarlar Sözleşmesi uyarınca kullanacağı satış opsiyonunu en geç beş yıl sonunda kullanacağına ilişkin hükmün bağlayıcılığının bulunmadığı, dolayısıyla tarafların ortak kontrolün geçiciliği konusundaki niyetinin bir anlaşma hükmüyle hukuki bağlayıcılığa

⁶ TTK'nın 362. maddesi; Yönetim Kurulu üyelerinin üç yıllık bir dönem için seçilebileceğini ve daha önce seçilen bir Yönetim Kurulu üyesinin yeniden seçilebileceğini hüküm altına almaktadır.

⁷ Kurulun 09.07.2015 tarihli ve 15-29/420-117 sayılı kararı.

kavuşmadığı ve sadece tarafların niyetlerinden hareketle işlem kapsamında nihai olarak tek kontrolün devralınmasının hedeflendiğinin söylenemeyeceği belirtilmiştir. Kurulun bu yöndeki değerlendirmesinin sebebi, tarafların ara dönem için öngördükleri beş yıllık sürenin uzun bulunması değil taraflar arasında tek kontrolün kurulmasına yönelik anlaşmanın bağlayıcılığının olmamasından kaynaklanmıştır.

- (20) Bu kapsamda gerek Kurul gerekse de Avrupa Komisyonu⁸ (Komisyon) bu konuda değerlendirme yaparken, tek kontrolün hedeflenip hedeflenmediğini ve hukuki bağlayıcılığı olan bir işlemin veya anlaşmanın bulunup bulunmadığını esas almaktadır. Dosya konusu işlem özelinde de, ortak kontrolün en az (.....) yıl boyunca sürecek olması, HSA'larda ortak kontrolün bir tek kontrole geçiş dönemi olarak öngörülmemiş olması, işlem taraflarının ortak kontrolün geçiciliği konusundaki niyetlerini bir anlaşma hükmüyle hukuki bağlayıcılığa kavuşturmamış olması ve AIRMARK'ın hissedarları olarak kaldıkları sürece Hakan ERMAN ve Alper ARAT'ın yönetim kurulunda görev almalarını bekledikleri yönündeki iradelerini bildirmiş olmaları göz önüne alındığında, bildirim konu işlem kalıcı olarak ortak kontrol sağlayan bir işlem olarak kabul edilmiştir.
- (21) Bildirime konu işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ kapsamında bir devralma olarak değerlendirilebilmesi için aranan ikinci kıstas ise ortak kontrol tesis edilen işletmenin bağımsız bir iktisadi varlık niteliğini taşıması, diğer bir deyişle tam işlevsel olması gereksinimidir. Bu kriter çerçevesinde ortak girişimin, kurucularından bağımsız olarak ilgili pazarda faaliyetlerini sürdürebilen ayrı bir teşebbüs olup olmadığı incelenmelidir. Söz konusu bildirim kapsamında; AIRMARK ve CCM'nin hâlihazırda Alper ARAT ve Hakan ERMAN tarafından ortak kontrol edildiği, yeni kurulan bir ortak girişimin söz konusu olmadığı ve bu doğrultuda bildirim konu işlemin ortak kontrolün devralınmasına ilişkin olduğu görülmektedir. AIRMARK ve CCM bağımsız bir yönetim ekibine sahip olan ve doğrudan pazara erişim sağlayan, ana teşebbüslere yönelik belirli bir işlevi yerine getirmekten öteye geçen ticari faaliyetlere sahip, bu özellikleriyle tam işlevsellik için tüm kriterleri sağlayan teşebbüslerdir. Bildirim Formu'nda bildirim konu işlem sonrasında da bu durumun değişmeyeceği, AIRMARK ve CCM'nin bağımsız bir yönetim ekibine ve doğrudan pazara erişim sağlayarak bağımsız bir işletme olarak faaliyet göstermeye devam edeceği ifade edilmiştir. AIRMARK ve CCM bağımsız bir piyasa varlığına ve pazara yönelik faaliyetlere sahip olacağından, ana teşebbüslere yönelik belirli bir işlevi yerine getirmekten öteye geçen olağan ticari faaliyetlerini sürdürmeye devam edecek, ana teşebbüslerinin geçici hizmetlerine bağlı kalmaksızın bağımsız bir teşebbüs olarak faaliyet gösterecektir.
- (22) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde, bildirim konu şirket bağımsız ve kalıcı şekilde faaliyet gösteren tam işlevsel bir ortak girişim niteliğinde olacağından, işlemin 2010/4 sayılı Tebliğ'in 5. maddesinin üçüncü fıkrası kapsamında bir devralma olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Öte yandan ilgili tarafların cirolarının söz konusu Tebliğ'in 7. maddesinin (b) bendinde öngörülen eşikleri aşması nedeniyle, işlemin izne tabi olduğu anlaşılmıştır.
- (23) Ortak girişim taraflarından MR INVEST, Türkiye'de herhangi bir faaliyet yürütmeyen bir yatırım şirketi olup dolaylı olarak NaxiAir S.A.S.(NAXIAIR) tarafından kontrol edilmektedir. MR INVEST'in sermayesinin %(.....)'ini NAXIAIR, %(.....)'sini ise bir yönetim şirketi olan MECS4 SAS elinde bulundurmaktadır. NAXIAIR'e ait hisseler Naxicap Partners (NAXICAP) tarafından yönetilen yatırım fonlarının elinde bulunmakta, NAXICAP ise Fransa'da bulunan Natixis Investment Managers (NATIXIS)

⁸ Komisyonun 28.03.1994 tarih ve IV/M.425 sayılı, 15.09.1995 tarih ve IV/M.604 sayılı kararları.

tarafından dolaylı olarak kontrol edilmektedir. NATIXIS ise nihai olarak Banque Populaire et Caisse d'Epargne (BPCE) bankacılık grubunun kontrolünde bulunmaktadır.

- (24) NAXIAIR, Türkiye'deki iştirakleri (.....) ve (.....) aracılığıyla hava kargo ile ilgili genel satış ve hizmet acentesi (*general sales and services agent* -GSSA) ve hava kargoları için özel kiralama (*charter*) hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir. Küresel çapta ise NAXIAIR, özellikle iştiraki (.....) aracılığıyla hava yolu ile kargo taşımacılığı sektöründeki hava yolu şirketleri için GSSA olarak faaliyet gösteren bir gruba sahiptir. NAXIAIR'in iştirakleri hava yollarını temsil etmekte ve hava yollarının adına ve hesabına, hava kargo kapasitesinin navlun komisyoncuları nezdinde tanıtımı ve satışı faaliyetlerini yürütmektedir. Ek olarak NAXIAIR, Fransa ve Kanada'daki iştirakleri aracılığıyla ve onların adına ve hesabına yük elleçleme alanında faaliyet göstermekte olup GSSA iştirakleri aracılığıyla hava kargoları için uçak kiralama (*charter*) hizmetleri de sunmaktadır. NAXIAIR'in sunmakta olduğu *charter* faaliyetleri temelde, boyutları, ağırlıkları veya nitelikleri nedeniyle normal uçaklara yüklenemeyen özel kargoların taşınması veya normal hava yollarının yeterince hizmet vermediği bir varış noktasına kargo taşınması için belirli navlun komisyoncusu müşterilerinin özel taleplerine yanıt vermekten ve bu kargonun taşınması için yük *charter*'lerinin tahsis edilmesinden oluşmaktadır. *Charter* hizmetleri, grubun faaliyetlerinin %(.....) azını oluşturmaktadır. Aynı zamanda NAXIAIR'in iştiraklerinin, hava yolu şirketleri tarafından da kullanılabilecek kargo yönetimi için bilgi teknolojisi (*Information Technology*, IT) araçları geliştirmek amacıyla oluşturdukları bir faaliyet kolu da bulunmaktadır. NAXIAIR'in hizmet sağladığı Türkiye merkezli hava yolu şirketleri içerisinde (.....), (.....) ve (.....) yer almaktadır. Bu kapsamda NAXIAIR; (.....) belirli yabancı ülkelerde, (.....) Danimarka, İrlanda, İsveç ve Birleşik Krallık'ta ve (.....) küresel ölçekte temsil etmektedir.
- (25) Dosya kapsamında işlem taraflarından biri olan ve NAXIAIR'i nihai olarak kontrol eden BPCE ise, merkezi Paris'te bulunan bankacılık ve sigortacılık grubudur. BPCE, Fransa'da perakende bankacılık ve sigortacılık sektörlerinde faaliyet göstermekte olup Banque Palatine ve Oney'in yanı sıra iki büyük Banque Populaire ve Caisse d'Epargne ağıları aracılığıyla çalışmalarını sürdürmektedir. Ayrıca, Natixis Corporate & Investment Banking aracılığıyla uluslararası pazarda toptan bankacılık faaliyetleri yürütmekte ve NATIXIS aracılığıyla varlık ve servet yönetimi uzmanlığı sunmaktadır. BPCE tarafından kontrol edilen NAXICAP ise portföy şirketleri aracılığıyla, gayrimenkul ve emlak geliştirme, sağlık ve tıbbi cihazlar, ilaç ve yaşam bilimleri, endüstriyel üretim ve mühendislik, enerji ve petrol sahaları hizmetleri, tüketim malları dağıtımı ve perakendecilik, eğitim ve öğretim, IT ve dijital hizmetler, konaklama ve eğlence, finans ve sigorta hizmetleri dahil olmak üzere çok çeşitli sektörlerde faaliyet göstermektedir.
- (26) NAXIAIR'in Türkiye'deki iştirakleri dışında, BPCE ve grup şirketlerinin Türkiye'de kurulu herhangi bir iştiraki bulunmamaktadır. BPCE, yalnızca NAXICAP'in portföy şirketleri aracılığıyla Türkiye'de ciro elde etmektedir. Ortak girişimin diğer tarafları olan Alper ARAT ve Hakan ERMAN ise; AIRMARK ve CCM dışında, (.....), (.....), (.....), Network Airline Services Havacılık ve Taş. Ltd. Şti. (NETWORK), Globespeed Havacılık Ltd. Şti. (GLOBESPEED), GSA Havacılık Hizmetleri Ltd. Şti. (GSA) ve Airmark GSA Taşımacılık Ticaret AŞ'de (AIRMARK GSA) kontrol hakkı sağlayan hisselerine sahiptir. (.....), Türkiye'de (.....) sektöründe faaliyet göstermekte olup dünya çapında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. (.....) ise yalnızca AIRMARK'a hizmet sunmakta ve AIRMARK'ın temel şirket içi (.....) ile sınırlı olarak faaliyet göstermektedir. (.....), Türkiye'de (.....) alanlarında faaliyet göstermekte olup 2024 yılında herhangi bir

ciro elde etmemiştir. (.....) ve (.....) dünya çapında herhangi bir faaliyeti bulunmamaktadır. NETWORK, GLOBESPEED ve GSA ise, belirli projeler için kurulmuş olan şirketler olup proje dönemlerinin bitmesi üzerine yahut projelerin hayata geçirilmemesi sonucunda pasif konuma gelmişlerdir. İlgili şirketler hâlihazırda gayri faal durumda bulunmakta olup her üç teşebbüs de geçmişte hava kargo GSSA hizmetleri alanında faaliyet göstermiştir. Bahse konu üç teşebbüs kapatılma aşamasında olup 2022, 2023 ve 2024 yıllarında pazarda faaliyet göstermemiş ve ciro elde etmemişlerdir. AIRMARK GSA ise hava kargo GSSA hizmetleri alanında faaliyet göstermiş, AIRMARK ile 2024 yılında birleşmiş ve ticaret sicilinden terkin edilmiştir. Belirtilen teşebbüslerin dışında, Alper ARAT ve Hakan ERMAN tek başına veya ortak olarak başka hiçbir teşebbüsü kontrol etmemektedir.

- (27) Bunun yanında ortak girişim şirketlerinden AIRMARK, Türkiye’de ve Sırbistan’da temelde hava yolu ile kargo için GSSA hizmetleri sunmakta olup bu doğrultuda, hava yolları adına mevcut kargo kapasitelerini satmak üzere faaliyet göstermektedir. AIRMARK, GSSA hizmetlerinin bir uzantısı olarak rezervasyon, belgeleme, yer hizmetleri ile koordinasyon ve gönderilerin güvenli bir şekilde yüklenmesi ve taşınmasının denetlenmesi gibi operasyonel destek hizmetleri ile hava yollarına küçük ölçekte *charter* faaliyetleri ve uçuş hizmetleri de sunmaktadır. *Charter* faaliyetinin özellikle, hava kargo GSSA hizmetlerinin bir uzantısı olarak gerçekleştirildiği ve ayrı bir hizmet olarak sunulmadığı belirtilmektedir. AIRMARK’ın Sırbistan’daki faaliyetleri ise, iştiraki olan AIRMARK SERBIA tarafından yürütülmektedir. AIRMARK SERBIA, Sırbistan’da yerel düzeyde hava kargo GSSA hizmetleri sunmakta olup *charter* hizmeti sunmamaktadır. Ek olarak AIRMARK, Türkiye’de MNG Havayolları’na yalnızca hizmet bedeli karşılığında operasyonel hizmet sunmaktadır. AIRMARK’ın, doğrudan veya dolaylı olarak kontrol ettiği başka herhangi bir teşebbüs bulunmamaktadır.
- (28) Bir diğer ortak girişim olan CCM ise yalnızca Macaristan’da komisyoncular aracılığıyla hava kargo kapasitesi satışı alanında faaliyet göstermektedir. CCM, bu hizmetin bir uzantısı olarak rezervasyon, belgeleme, yer hizmetleri ile koordinasyon ve gönderilerin güvenli bir şekilde yüklenmesi ve taşınmasının denetlenmesi gibi operasyonel destek hizmetleri sunmaktadır. Ek olarak, CCM herhangi bir *charter* hizmeti sunmamaktadır. CCM’nin Türkiye’de herhangi bir faaliyeti bulunmamakla birlikte işlem sonrasında Türkiye’de faaliyet göstermeye yönelik bir planının da bulunmadığı ifade edilmektedir.
- (29) Hava kargo GSSA hizmeti kapsamında, hava yolu şirketlerinin belirli coğrafi varış noktalarına ait kargo kapasiteleri, ağırlıklı olarak navlun komisyoncularından oluşan bir müşteri kitlesine satılmakta ve çok sayıda çıkış-varış noktasına sahip çeşitli trafik akışları (bozulabilir ürünler, canlı hayvanlar, yüksek teknoloji ürünler, gazeteler vb.) yönetilerek uçak kapasitesinin optimize bir şekilde doldurulması amaçlanmaktadır. Hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları, hava yolu şirketleri adına hareket ederek hava kargo kapasitesinin tanıtımını ve yönetimini yapmakta, aynı zamanda yerel operasyonlar ile idari görevleri denetlemektedir. Diğer bir ifadeyle hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları hava yolu şirketleri için satış acenteleri olarak hareket etmektedir.
- (30) Bu kapsamda AIRMARK ve NAXIAIR’in her ikisinin de Türkiye’de, hava yolu ile kargo için GSSA hizmetleri ve *charter* hizmetleri sunmakta olduğu ve dolayısıyla Türkiye’deki mevcut faaliyetleri arasında yatay bir örtüşmenin bulunduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte CCM’nin Türkiye’de herhangi bir faaliyeti bulunmamakta olup bildirim konu işlem kapsamında CCM’nin faaliyetleri bakımından Türkiye’de etkilenen bir pazar bulunmamaktadır. Bu doğrultuda kesin bir ilgili pazar tanımı yapılmaksızın AIRMARK ve NAXIAIR’in Türkiye’deki faaliyetleri arasında, “hava kargo GSSA hizmetleri

sağlayıcılığı” ve “*hava kargo charter hizmetleri sağlayıcılığı*” pazarlarında meydana gelen yatay örtüşme incelenmiştir.

- (31) Pazarların yapısını anlayabilmek adına ilk olarak bahse konu hizmetler hakkında bilgi vermek yerinde olacaktır. Hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları, esas olarak temsil ettikleri hava yollarının kargo kapasitesini, özellikle de bu hava yollarının doğrudan ticari varlığının veya yeterli yerel pazar bilgisinin olmadığı bölgelerde pazarlamak ve satmak üzere faaliyet göstermektedir. Bu hizmetlerin bir uzantısı olarak hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları tarafından; rezervasyon, belgeleme, yer hizmetleri ile koordinasyon ve gönderilerin güvenli bir şekilde yüklenmesi ve taşınmasının denetlenmesi gibi operasyonel destek hizmetleri de sunulmaktadır. Hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları yalnızca, taşıma kapasitesinin asıl sahibi olan hava yollarının talimatları doğrultusunda hareket etmektedir; fiyatları belirleyen, geçici fiyatlara onay veren, müşterilere uygulanacak kargo kısıtlamalarını ve satış hüküm ve koşullarını bildiren, olası ambargoları belirleyen, belirli müşterileri veya gönderileri kara listeye alabilen ve benzeri kararları alan hava yollarıdır. Bu bağlamda hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları, hava yollarının müşteri portföyünü yönetmektedir. Hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları, acente konumunda bulunduklarından, kendi fiyatlarını belirlememekte; hava yollarının kargo alanlarını komisyon bazında satmaktadır. Bu doğrultuda satış gelirleri esasen hava yollarına geri aktarılmakta ve hava kargo GSSA hizmet sağlayıcılarının geliri sadece komisyon bedelinden oluşmaktadır.
- (32) Hava yolları, hava kargo GSSA hizmet sağlayıcılarını genellikle uygulama ve verimlilikle ilgili nedenler dolayısıyla görevlendirmektedir. Bu kapsamda hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları, hava yolları tarafından, özellikle yeni veya iyi bilinmeyen bölgelere sefer başlatılması, ilgili bölgede tam ölçekli yerel satış ekibi kurma kapasitesinin yahut amacının bulunmaması, farklı düzenlemelere veya kültürel özelliklere sahip olan bölgelerde faaliyet gösterilmesi gibi nedenlerle tercih edilmektedir. Bununla birlikte, özellikle önemli marka bilinirliği veya yerleşik ağırları olan ve bir ülkede büyük kapasiteye sahip olan birçok hava yolu (örneğin Türk Hava Yolları Inc., Qatar Airways, Emirates ve Lufthansa Cargo AG) kargo kapasitelerini kendi satış departmanları veya çevrim içi platformları aracılığıyla doğrudan satma konusunda yetkindir. Uygulamada, hava yolları kargo kapasitelerini pazarın özelliklerine bağlı olarak hem hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları aracılığıyla hem de satış faaliyetlerini kendi bünyelerinde yürüterek satmaktadır. Örneğin THY, Fransa, İspanya ve İtalya’da hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları ile çalışmakta iken, İngiltere ve Türkiye’de kargo kapasitesi satışlarını doğrudan kendisi gerçekleştirmektedir. Bu durum aslında, iki model arasındaki işlevsel değişebilirliği ve geçişkenliği göstermektedir. Bu nedenle hava kargo GSSA hizmet sağlayıcılarının sundukları hizmetlerle ilgili hava yollarının kargo kapasitelerine ilişkin doğrudan kendilerinin gerçekleştirdikleri satış faaliyetlerinin ikame kabul edilmesi halinde, etkilenen pazar en geniş haliyle, doğrudan hava yolları tarafından satışı gerçekleştirilen kargo kapasitesini de kapsayacak şekilde ele alınabilecektir.
- (33) Hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları, acente konumunda bulunduklarından hava yolu ile yolcu taşımacılığına ilişkin acentelik faaliyetlerinin, hava kargo taşımacılığına ilişkin acentelik faaliyetleri ile arz bakımından ikame kabul edilip edilemeyeceği hususunun da değerlendirilmesi yerinde olacaktır. Hava yolu ile yolcu taşımacılığı hizmetleri büyük oranda “İşletmeden Tüketiciye (*Business to Consumer*)” iş modeline dayanmakta olup bilet satışları büyük oranda çevrim içi kanallar ya da seyahat acenteleri aracılığıyla doğrudan tüketiciye gerçekleştirilmektedir. Buna karşılık, hava kargoya ilişkin acentelik hizmetleri büyük ölçüde “İşletmeden İşletmeye (*Business to*

Business)” yürütülmektedir. Bu bağlamda bu iki faaliyetin müşteri tabanı, pazarlama yöntemleri ve satış kanalları bakımından farklılık gösterdiği ve hava yolu ile yolcu taşımacılığına ilişkin acentelik faaliyetlerinin, hava kargo taşımacılığına ilişkin acentelik faaliyetleri ile arz bakımından ikame olmadığı söylenebilecektir.

- (34) Küresel düzeyde bağımsız olarak hava kargo GSSA hizmetleri sunan başlıca teşebbüsler WFC (Kales, ATC, ALG), Abda, IAS, FlyUS, Skyline, EuroCargo, Aviation, AIA, Network Aviation Group, TAM, Air Logistics Group, BlueX, ExtransGlobal olup Türkiye’de faaliyet gösteren bağımsız hava kargo GSSA hizmetleri sunan teşebbüsler ise Kargo Sistem, Kales, aiRep, VolCargo, Air Promotion Group, Leisure Cargo, Reibel, Silkway Kargo, Plures GSA, Prime Cargo ve Mes Cargo olarak sayılabilecektir. Bu bağlamda pazarın çok parçalı bir yapı sergilediğini söylemek mümkündür.
- (35) Bu doğrultuda aşağıdaki tabloda ilk olarak, Türkiye’deki hava kargo GSSA faaliyetleri kapsamında AIRMARK ve NAXIAIR’in 2022-2024 yıllarındaki satış değeri ve satış miktarı verileri üzerinden ve hava yollarının doğrudan pazarladıkları kargo kapasiteleri de pazara dâhil edilerek hesaplanan pazar paylarına yer verilmektedir.

Tablo-3: NAXIAIR ve AIRMARK’ın Türkiye’deki Hava Kargo GSSA Hizmetleri Kapsamında Elde Ettikleri Satış Değeri ve Satış Miktarı Bazında Hesaplanan Pazar Payları

Taraflar	Satış Değeri (TL) ve Satış Değeri Bazında Pazar Payları ⁹			Satış Miktarı (Ton) ve Satış Miktarı Bazında Pazar Payları		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
NAXIAIR ¹⁰	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)
AIRMARK ¹¹	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)
Kaynak: Bildirim Formu						

⁹ Verilerin hesaplanmasında Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ortalama alış kuru olan 2022 yılı için 1 Avro= 17,38 TL, 2023 yılı için 1 Avro= 25,68 TL, 2024 yılı için 1 Avro= 35,49 TL esas alınmıştır.

¹⁰ NAXIAIR için belirtilen satışların esasen daha düşük olduğu, bunun nedeninin ise komisyon usulü çalışıldığından elde edilen gelirin büyük bir kısmının hava yollarına geri aktarılmasından ileri geldiği ifade edilmiştir.

¹¹ AIRMARK’a ait veriler içerisinde AIRMARK GSA’ya ait verilerin de dâhil edildiği belirtilmiştir.

Tablo-4: NAXIAIR, CCM ve AIRMARK'ın Küreseldeki Hava Kargo GSSA Hizmetleri Kapsamında Elde Ettikleri Satış Değeri ve Satış Miktarı Bazında Hesaplanan Pazar Payları

Taraflar	Satış Değeri (TL) ve Satış Değeri Bazında Pazar Payları ¹²			Satış Miktarı (Ton) ve Satış Miktarı Bazında Pazar Payları		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
NAXIAIR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)	%(.....)
AIRMARK	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)
CCM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)	~%(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (36) Bu doğrultuda, pazar en geniş haliyle ele alındığında bildirim konu işlem taraflarının, 2022-2024 yıllarında Türkiye'de pazarladıkları hava kargo kapasitesi bakımından toplam pazar paylarının %(.....) aralığında seyrettiği anlaşılmaktadır.
- (37) Bildirim konu işlem sonrasında pazarda gerçekleşebilecek yoğunlaşmayı doğru değerlendirebilmek adına Türkiye'de hava kargo GSSA hizmetleri bakımından işlem taraflarının rakibi konumunda bulunan bağımsız hava kargo GSSA hizmet sağlayıcıları ile kargo kapasitelerini kendileri pazarlayan hava yollarının da satış değerleri ve satış miktarları bazında pazar payları hesaplanmış olup ulaşılan verilere aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo-5 Türkiye'de Hava Kargo Hizmeti Sunan Teşebbüslerin Pazar Payları

Rakipler	Satış Değerine (Euro) İlişkin Pazar Payları (%)			Satış Miktarına (Ton) İlişkin Pazar Payları (%)		
	2022	2023	2024	2022	2023	2024
KARGOSİSTEM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
THY	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
QATAR AIRWAYS	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LUFTHANSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EMIRATES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: CargoIS MF Raporları ve Bildirim Formu

- (38) Tablo-5'de yer verilen teşebbüslerin pazar payı verilerinin, pazarın çalışma modelinden bağımsız olarak Türkiye'deki tüm kargo kapasitesi pazarlama ve satışı faaliyetleri dikkate alınarak ele alındığı durumda, NAXIAIR ve AIRMARK'ın her ikisinden de yüksek pazar paylarına sahip THY, Qatar Airways, Emirates ve Lufthansa gibi güçlü rakiplerinin bulunduğu anlaşılmaktadır.
- (39) Bununla birlikte etkilenen pazarın en dar şekilde ele alındığı durumda dahi bildirim konu işlemin etkin rekabet üzerinde etkilerini değerlendirebilmek adına, tarafların, doğrudan hava yolu şirketlerinin kendileri tarafından pazarlanan ve satılan kargo kapasitelerini hariç tutulmak suretiyle ele alınacak pazardaki pazar paylarının da incelenmesi yerinde olacaktır. Bu kapsamda 2024 yılında Türkiye'de taşınan toplam hava kargo hacmi (.....) bin ton olmakla birlikte GSSA aracılığıyla satılan tahmini hava kargo hacmi (.....) bin tondur. Bu doğrultuda NAXIAIR ve AIRMARK'ın 2024 yılında satış ve pazarlamasını gerçekleştirdikleri tahmini hava kargo hacimlerine ve bu

¹² Verilerin hesaplanmasında, ilgili dönemde geçerli Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası ortalama alış kuru olan 2022 yılı için 1 Avro= 17,38 TL, 2023 yılı için 1 Avro= 25,68 TL, 2024 yılı için 1 Avro= 35,49 TL esas alınmıştır.

verilerden hareketle, yalnızca pazarlaması ve satışı GSSA'lar tarafından gerçekleştirilen toplam hava kargo kapasitesi üzerinden hesaplanan pazar payı verilerine aşağıda yer verilmektedir.

Tablo-6: NAXIAIR ve AIRMARK'ın Yalnızca Bağımsız Hava Kargo GSSA Hizmeti Sağlayıcıları Tarafından Satışı Gerçekleştirilen Hava Kargo Kapasiteleri İçerisinde 2024 Yılında Gerçekleşen Pazar Payları

Taraflar	Hava Kargo Hacmi (ton)	Pazar Payı (%)
	2024	2024
NAXIAIR	(.....)	(.....)
AIRMARK	(.....)	(.....)
TOPLAM	(.....)	(.....)
Kaynak: Cevabi Yazı		

- (40) Bu doğrultuda yalnızca satış ve pazarlaması GSSA'lar aracılığıyla gerçekleşen hava kargo kapasitesinden oluşan pazar büyüklüğü üzerinden hesaplandığında, NAXIAIR ve AIRMARK'ın miktar bazında toplam pazar payı tahmini olarak %(.....) olmakla birlikte taraflarca, bu pazar payı verisinin içerisinde Türkiye'ye veya Türkiye'den uçuş gerçekleştirmeyen ancak Avrupa'ya karayolu taşımacılığını NAXIAIR ve AIRMARK'ın organize ettiği hava yollarına ait verilerin de bulunduğu ve bu verilerin ayrıştırılmadığı belirtilmektedir. Bunun yanında taraflarca bildirilen verilerin hesaplanmasında Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (IATA) verilerinden yararlanıldığı,¹³ bu doğrultuda satışlarını IATA'ya bildirmeyen ve GSSA aracılığıyla kargo satışlarını gerçekleştiren hava yollarına ait veriler ile IATA üyesi olmayan navlun komisyoncularına yapılan satışlara ilişkin verilerin toplam pazar büyüklüğüne ilişkin veriye dâhil edilemediği, dolayısıyla GSSA'lar aracılığıyla satılan hava kargo kapasitesi bakımından toplam pazar büyüklüğünün esasen bildirilenden daha fazla olduğu ve gerçek pazar büyüklüğünün verilerle hesaplananın yaklaşık iki katı büyüklüğünde olduğunun tahmin edildiği ifade edilmektedir¹⁴. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde işlem tarafların Türkiye'de örtüşen hava kargo GSSA pazarındaki toplam pazar paylarının %(.....)'ten daha düşük olmasının bekleneyeceği belirtilerek tahmini ve yaklaşık olarak hesaplandığı takdirde NAXIAIR ve AIRMARK'ın toplam pazar payının 2024 yılı için %(.....) aralığında olacağı ifade edilmektedir. Her halükarda, hava yolları, hava kargo rezervasyon hizmetlerini kendi ofisleri ve personeli aracılığıyla da yürütebilmekte olup doğrudan havayolu satışları ile GSSA satışları, talep bakımından ikame kabul edilebilecektir. Nitekim hava kargo kapasitelerini satın alan müşteriler, rezervasyonun havayolunun kendi satış ofisi ya da GSSA temsilcisi aracılığıyla yapılıp yapılmadığından ziyade öncelikli olarak kargolarının gerekli zaman dilimi içerisinde ve makul bir fiyatla taşınmasıyla ilgilenmekte, bu doğrultuda satın alma kararlarını, satış kanalından bağımsız olarak fiyat, uygun kapasite ve zamanlama güvenilirliği çerçevesinde vermektedir.
- (41) Bilindiği üzere yatay birleşme ve devralmalarda birleşik teşebbüslerin etkilenen pazardaki paylarının toplamının %20'nin altında olması halinde, söz konusu birleşme işleminin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve

¹³ IATA verilerinin Rusya, Türk Cumhuriyetleri, bazı Afrikalı taşıyıcılar/havayolları ve özellikle Libya ve Cezayir olmak üzere Kuzey Afrika'ya taşınan önemli hacimleri içermeyebileceği ve mevcut IATA verilerinin toplam ihracat hacmini doğru bir şekilde yansıtmadığı belirtilmektedir.

¹⁴ Bu doğrultuda taraflarca, satışlarını IATA'ya bildirmeyen ve GSSA aracılığıyla kargo satışlarını gerçekleştiren hava yollarına ait veriler ile IATA üyesi olmayan navlun komisyoncularına yapılan satışlara ilişkin verilerin IATA verisi üzerinden tahmin edilen GSSA aracılığıyla gerçekleştirilen satışların tahmini hacmine yakın bir seviyede olabileceği belirtilmektedir.

birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılmaktadır¹⁵. Bu çerçevede bildirim konu işlem özelinde, işlem taraflarının Türkiye'deki sundukları hava kargo GSSA hizmetleri bakımından gerçekleşen yatay örtüşme kapsamında örtüşen pazardaki toplam pazar paylarının, pazarın en dar haliyle ele alındığı durumda dahi %20'nin altında olduğu ve dolayısıyla incelemenin derinleştirmesini gerektirmediği değerlendirilmiştir. İlaveten küresel ölçekte WFC (Kales, ATC, ALG), Abda, IAS, FlyUS, Skyline, Euro Cargo, Aviation, AIA, Network Aviation Group, TAM, Air Logistics Group, BlueX, Extrans Global gibi çok sayıda bağımsız GSSA sağlayıcısı hava kargo satış ve hizmetleri alanında faaliyet göstermekte olup Türkiye'de ise işlem taraflarının Kargo Sistem, Kales, aiRep, VolCargo, Air Promotion Group, Leisure Cargo, Reibel, Silkway Kargo, Plures GSA, Prime Cargo ve Mes Cargo gibi GSSA şirketi olarak faaliyet gösteren birçok yerleşik rakibi bulunmaktadır. Bunun yanında, sınırlı kaynak ve standart ticari düzenlemelerle bir GSSA şirketi kurmanın ve hava yolları ile temsilcilik anlaşmaları yaparak pazara erişmenin kolay olduğu, dolayısıyla çok sayıda oyuncudan oluşan ve parçalı nitelik taşıyan ilgili pazara giriş engellerinin de düşük olduğu anlaşılmaktadır. Sonuç itibarıyla, bildirim konusu işlem sonrasında işlem taraflarının Türkiye'deki hava kargo GSSA faaliyetleri kapsamında rekabet edeceği çok sayıda mevcut ve potansiyel rakibin bulunacak olması ve pazarda hizmet sağlayıcılar arasında ikame edilebilirlik, tarafların pazar payı verisiyle birlikte değerlendirildiğinde, işlemin Türkiye'de hava kargo GSSA hizmetler faaliyetleri bakımından etkin rekabet üzerinde olumsuz bir etkiye yol açmayacağı değerlendirilmektedir.

- (42) İşlem taraflarının faaliyetleri arasındaki bir diğer yatay örtüşme ise, hava kargo için *charter* faaliyetleri pazarında meydana gelmektedir. *Charter* faaliyetleri esas olarak; boyutları, ağırlıkları veya nitelikleri nedeniyle normal uçaklara yüklenemeyen özel kargoların taşınması veya normal hava yollarının yeterince hizmet vermediği bir varış noktasına kargo taşınması için belirli navlun komisyonculuğu müşterilerinin özel taleplerine yanıt vermeye yönelik hizmetlerden oluşmaktadır. Bu kapsamda uçak *charter* hizmetleri, bu kargonun taşınması için özel kargo kiralama hizmetlerini de içermekle birlikte bu tür faaliyetler için, hizmet sağlayıcılar sağlanan hizmetin ticari ve mali riskini üstlenmektedir.
- (43) Bildirim konu işlem kapsamında ortak girişim taraflarından NAXIAIR'in ve ortak girişim şirketlerinden AIRMARK'ın Türkiye'de *charter* faaliyetleri bulunmaktadır. *Charter* faaliyetleri ortak girişim taraflarından NAXIAIR'in faaliyetlerinin %(.....)'inden azını oluşturmaktadır. Bu doğrultuda NAXIAIR'in ve ortak girişim şirketlerinden AIRMARK'ın Türkiye'deki *charter* faaliyetlerinde bakımından pazar payları %(.....)'in altındadır. Ayrıca AIRMARK'ın *charter* faaliyetlerinin oldukça sınırlı olduğu ve her halükarda hava kargo GSSA faaliyetlerine bağlı olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda bildirim konu işlem taraflarının Türkiye'de faaliyetleri arasında hava kargo *charter* hizmetleri bakımından meydana gelen yatay örtüşmenin, herhangi bir etkilenen pazardaki etkin rekabet üzerinde olumsuz bir etkiye yol açmayacağı ve ihmal edilebilir düzeyde olduğu değerlendirilmiştir.
- (44) Yukarıda yapılan tespit ve değerlendirmeler neticesinde, bildirim konu işlem ile 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde, herhangi bir pazarda, başta hâkim durum yaratılması ya da mevcut bir hâkim durumun güçlendirilmesi olmak üzere etkin rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunun ortaya çıkmayacağı kanaatine ulaşılmıştır.

¹⁵ Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz, para. 18.

H. SONUÇ

- (45) 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 etkin 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.