

**Rekabet Kurumu Başkanlığından,**

**REKABET KURULU KARARI**

**Dosya Sayısı** : 2017-4-3 (Devralma)  
**Karar Sayısı** : 17-15/210-89  
**Karar Tarihi** : 04.05.2017

**A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER**

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

**B. RAPORTÖRLER** : Fatma ATAÇ, Noyan DELİBAŞI

**C. BİLDİRİMDE**

**BULUNANLAR** : Maersk Line A/S  
Temsilcileri: Av. Gönenç GÜRKAYNAK, Av. Öznur İNANILIR,  
Av. Bulut GİRGİN, Av. Berfu AKGÜN  
Yıldız Mah. Çitlenbik Sok. No:12 Beşiktaş/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU: Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts- Gesellschaft KG'ye ait hisse ve varlıkların tamamının Maersk Line A/S tarafından devralınmasına izin verilmesi talebi.**
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Kurum kayıtlarına en son 18.04.2017 tarihinde giren bildirim üzerine düzenlenen 21.04.2017 tarih ve 2017-4-3/Öİ sayılı Ön İnceleme Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (3) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda, bildirime konu işleme izin verilmesinde sakınca bulunmadığı ifade edilmiştir.

**G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME**

**G.1. Taraflar**

**G.1.1. Maersk Line A/S**

- (4) Maersk Line A/S (MAERSK LINE); Danimarka Kopenhag merkezli, bağımsız bir enerji bölümüne sahip, entegre edilmiş ulaşım ve lojistik faaliyetleri yürüten MAERSK GRUBU'nun bir iştirakidir. MAERSK GRUBU taşımacılıkla ilgili alt ve üst sektörlerde de faaliyet göstermektedir.
- (5) Teşebbüsün ulaşım ve lojistik bölümü MAERSK LINE; APM Terminals BV (APMT), Damco International A/S (DAMCO INTERNATIONAL), SVITZER ve MAERSK LINE CONTAINER INDUSTRY'den oluşmaktadır. Bu bölümlerin görevi, küresel tedarik zincirleri oluşturmak ve geliştirmektir. MAERSK GRUBU'nun iştiraki Maersk Container Industry A/S (MCI), konteyner üretimi alanında faaliyet göstermektedir.
- (6) Enerji bölümü ise MAERSK OIL, MAERSK DRILLING, MAERSK SUPPLY SERVICE ve MAERSK TANKERS'ten oluşmaktadır.
- (7) Grup şirketi MAERSK LINE düzenli konteyner hat taşımacılığı alanında faaliyet göstermektedir. "SAFMARINE", "SEAGO LINE", "SEALAND" ve "MCC" iş kollarını içeren MAERSK LINE, dünya çapında 112 ülkede faaliyet göstermekte ve (.....)'ü aşkın gemiden oluşan bir filosu bulunmaktadır.

- (8) MAERSK GRUBU Türkiye’de düzenli konteyner hat taşımacılığı, deniz navlun sevkiyatı, konteyner üretimi ve serbest çalışan yük gemisi hizmetleri alanlarında faaliyet göstermektedir. Grubun Türkiye’de aşağıdaki iştirakleri bulunmaktadır:
- APM Terminalleri Liman İşletmeciliği A.Ş. (APM TERMINALLERİ): İzmir’de Liman işletmeleri ve konteyner yönetimi faaliyetinde bulunmaktadır. APM TERMINALLERİ, APMT’nin %(.....) oranında hissesine sahip olduğu APM Terminals Turkey Holding A.Ş.’nin (.....) iştirakidir.
  - Damco Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. (DAMCO TÜRKİYE): Merkezi İstanbul’da şubeleri İzmir’de ve Mersin’de bulunan küresel lojistik hizmet sağlayıcısıdır. MAERSK GRUBU’nun iştiraki olan DAMCO INTERNATIONAL’ın %(.....) oranında iştirakidir.
  - Maersk Denizcilik A.Ş. (MAERSK DENİZCİLİK): Merkezi İstanbul’da, şubeleri İzmir’de ve Mersin’de bulunan şirket küresel ulaşım ve lojistik çözümleri sektöründe faaliyet göstermektedir. MAERSK DENİZCİLİK’in hisselerinin (.....) MAERSK GRUBU’na aittir.

### G.1.2. Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG

- (9) Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG (HSDG), merkezi Bielefeld, Almanya’da bulunan multinasyonel bir aile şirketi olan Dr. August Oetker KG’nin (DR. OETKER) %(.....) oranında hissesini elinde bulundurduğu iştirakidir. DR. OETKER GRUBU, gıda ve meşrubat üretimi, bankacılık ve taşımacılık gibi birçok sektörde faaliyet göstermektedir.
- (10) Merkezi Hamburg’da bulunan HSDG, düzenli konteyner hat taşımacılığı ve dökme taşımacılık alanlarında faaliyet göstermektedir. Bildirim Formuna göre HSDG’nin (.....) gemiden oluşan bir filosu bulunmaktadır. HSDG farklı hizmetlerin oluşturduğu bir lojistik zincirini yönetmektedir. Şirket konteyner taşımacılığı alanında üç farklı marka ile faaliyet göstermektedir. Bunlar, Alman taşıyıcı HAMBURG SÜD, Şilili taşıyıcı CCNI ve Brezilyalı taşıyıcı ALIANÇA’dır. Dökme taşımacılık ve ürün tanker taşımacılığı alanlarında ise Rudolf A. Oetker (RAO) ve ALIANÇA BULK (ALIABULK) markaları ile yer almaktadır.
- (11) HSDG Türkiye’de, düzenli konteyner hat taşımacılığı ve serbest çalışan yük gemisi hizmetleri pazarında faaliyet göstermektedir. HSDG, Türkiye’deki faaliyetlerini 2002 yılında kurduğu Hamburg Süd Gemicilik Acenteliği ve Nakliyat Ltd. Şti. (HSDG TÜRKİYE) aracılığıyla yürütmektedir. HSDG TÜRKİYE’nin %(.....) oranında hissesine HSDG’nin iştiraki olan Columbus Line Reederei GmbH sahiptir.

## G.2. İlgili Pazar

### G.2.1. İlgili Ürün Pazarı

- (12) Tarafların her ikisi de esas olarak Türkiye’yi de kapsayan hatlarda düzenli konteyner taşımacılığı hizmetlerinin sunulmasında faaliyet göstermektedir. Düzenli konteyner taşımacılığı hizmeti veren şirketler konteynere yüklenmiş kargoların deniz yoluyla taşınmasına ilişkin düzenli ve tarifeli hizmetler sunmaktadır. Düzenli konteyner taşımacılığı hizmetleri düzenli olmayan ve önceden zamanı belirlenmemiş hizmetlerden (serbest çalışan yük gemisi, kiralanan ve özelleşmiş taşımacılık) ayrılmaktadır. Aynı zamanda tekerlekli taşımacılıktan (Ro-Ro taşımacılık olarak adlandırılan vagonetlerin, arabaların taşınması) ve dökme taşımacılıktan da (konteyner ile taşınmayan) ayrılmaktadır.

- (13) Düzenli konteyner hat taşımacılığına ilişkin ilgili ürün pazarının kuru ve soğutuculu konteyner gibi alt ayrımları bulunsa da geçmiş bazı Kurul kararlarına<sup>1</sup> uygun olarak, bu dosya özelinde düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarının alt pazarlara ayrılmasına gerek görülmemiştir.
- (14) Tarafların düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetlerinin yanı sıra kısa mesafe düzenli konteyner hat taşımacılığı alanında da faaliyetleri bulunmaktadır. Bununla birlikte Türkiye ve Avrupa'nın geri kalanındaki kısa mesafe deniz taşımacılığı alanında taraflardan MAERSK LINE, iştiraki SEAGO LINE aracılığıyla faaldir. HSDG ise iştiraki ALIANÇA CABOTAGE aracılığıyla Brezilya'da kısa mesafe düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyeti yürütmektedir. Mevzuata sahip Avrupa Birliği (AB) Komisyonu, belirli rotalarda düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetlerinin kısa mesafe düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerine alternatif oluşturabildiğini belirtmektedir<sup>2</sup>. Bildirim Formunda Türkiye ve Avrupa'nın geri kalanındaki kısa mesafe konteyner taşımacılığının, aynı zamanda *Süveyş Kanalı-Türkiye-Akdeniz'in geri kalanı-Kuzey Avrupa* hatlarında açık deniz düzenli konteyner hat taşımacılığı yapan gemiler tarafından da yapılmakta olduğu ifade edilmektedir. Dosya kapsamında da kısa mesafe düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri için ayrı bir ilgili pazar tanımı yapılmasına gerek görülmemiştir.
- (15) Tarafların serbest çalışan yük gemisi hizmetleri sunulmasında faaliyetleri bulunmaktadır. Serbest çalışan yük gemisi sektörü bir gemiyi dolduran tek bir ürünün taşınması ile ilgilidir. Düzenli konteyner hat taşımacılığının aksine serbest çalışan yük gemisi taşımacılığında gemiler, önceden belirlenen ve ilan edilen rotalarda belirli günlerde seyahat etmemekte, dolu olmadıklarında etkin olmayan ya da boş yük gemileri bölgelerinde iş alabilmek için ihaleye girmekte veya kargo alabilmek için yükleme limanlarına ya da daha fazla taşıma imkânı olan bir bölgeye seyahat etmektedirler. İki tür serbest çalışan yük gemisi bulunmaktadır: (i) kuru dökme, (ii) sıvı dökme (ürün tankeri). Kuru dökme ve sıvı dökme yük taşıması yapan gemi türleri, farklı teçhizat ile donatıldıklarından birbiri ile ikame olamamaktadır. Ürün tankeri faaliyetlerinde müşteriler genellikle petrol ve kimyasal şirketleridir.
- (16) Devre konu HSDG, (.....) adet ürün tankeri/sıvı dökme yük gemisi ve (.....) adet kuru dökme serbest çalışan yük gemisi işletmektedir. MAERSK GRUBU ise, iştiraki MAERSK TANKERS aracılığıyla (.....) ürünlerin taşınmasına yönelik faaliyet göstermektedir. MAERSK TANKERS genellikle (.....) ve nadiren de (.....) hizmet vermektedir. MAERSK GRUBU'nun kuru dökme serbest çalışan yük gemisi faaliyeti bulunmamaktadır.
- (17) Sıvı dökme tankerleri de boyut aralıkları bakımından, 10.000 DWT<sup>3</sup> altında, 10.000-25.000 DWT ve 25.000 DWT üzerindeki sıvı dökme tankerler şeklinde alt kırılımlara ayrılmaktadır. Tarafların her ikisi de yalnızca boyut aralığı 25.000 DWT'nin üzerindeki dökme sıvı tankerler ile faaliyette bulunmaktadır.

<sup>1</sup> Kurulumuzun 13.10.2005 tarih ve 05-67/950-257 sayılı, 29.11.2007 tarih ve 07-88/1112-434 sayılı, 04.02.2009 tarih ve 09-04/91-31 sayılı, 31.03.2011 tarih ve 11-19/354-114 sayılı, 13.08.2014 tarih ve 14-28/571-250 sayılı kararları.

<sup>2</sup> Komisyon'un 29.06.2015 tarih ve M.7523 sayılı *CMA CGM/ OPDR* kararı, paragraf 51.

<sup>3</sup> DWT (Deadweight tonnage/dedveyt tonajı): geminin kendi yükünden bağımsız olarak taşıyabileceği kargo, yakıt, erzak, mürettebat vb. toplam ağırlığı ifade etmektedir.

- (18) Taraflardan MAERSK LINE, iştiraki Damco Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik A.Ş. (DAMCO TÜRKİYE) aracılığıyla deniz navlun sevkiyatı alanında faaldir. HSDG ise bu alanda faaliyet göstermemektedir. Navlun sevkiyatı, müşterilerin adına ve ihtiyaçlarına uygun olarak, ürünlerin taşınmasının organize edilmesi (gümrük müsaadesi, ardiyecilik, yer hizmetleri dâhil olmak üzere yan faaliyetleri de kapsayacak şekilde) olarak tanımlanabilir<sup>4</sup>. 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 sektöründe, MAERSK LINE gibi düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri sunan şirketler aktiftir. Deniz navlun sevkiyatı ile düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri arasında dikey ilişki bulunmaktadır. Deniz navlun sevkiyatı, düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerinin alt pazarı niteliğindedir.
- (19) Taraflardan MAERSK LINE, iştiraki MCI aracılığıyla konteyner üretimi faaliyetinde bulunmaktadır. Konteynerler Şili ve Çin'de üretilmektedir. Üretilen konteynerler MAERSK LINE ve üçüncü kişilere satılmaktadır. Bildirim Formunda MCI'nın Türkiye'de herhangi bir müşteriye konteyner satmadığı belirtilmektedir. HSDG'nin ise konteyner üretim faaliyeti bulunmamaktadır. MAERSK LINE'nin konteyner üretim faaliyeti ile HSDG'nin düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetleri arasında dikey ilişki vardır.
- (20) Taraflardan MAERSK LINE, iştiraki APM TERMINALLERİ aracılığıyla Türkiye'de liman işletmeleri ve konteyner yönetim hizmetleri alanında faaliyet göstermektedir. Bildirim Formunda terminalin, faaliyetlerine (.....) ayında başladığı belirtilmektedir. Diğer yandan MAERSK LINE, iştiraki APMT aracılığıyla Grup Maritim TCB S.L. (GMTCB) adlı İspanyol menşeli teşebbüsün ve GMTCB'nin Türkiye'deki iştiraki TCE Ege Konteyner Terminal İşletmeciliği A.Ş.'nin (TCE EGE) kontrolünü devralmıştır. Söz konusu devralma işlemine Kurulumuzun 11.05.2016 tarih ve 16-16/267-118 sayılı kararı ile izin verilmiştir. Devralma işlemi henüz kapanmamış olmakla beraber APMT'nin konteyner terminal işletmeciliğine dair potansiyel faaliyetleri ile düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetleri arasında dikey ilişki bulunmaktadır.
- (21) Yukarıda yer verilen bilgiler çerçevesinde ilgili ürün pazarları, yatay seviyede "düzenli konteyner hat taşımacılığı ve serbest çalışan yük gemisi hizmetleri"; dikey seviyede ise "deniz navlun sevkiyatı, konteyner üretimi ve liman işletmeleri ve konteyner yönetimi hizmetleri" olarak tespit edilmiştir.

---

<sup>4</sup> AB Komisyonu'nun 11.09.2014 tarih ve M.7268 sayılı CSAV/ HGV/ KÜHNE MARITIME/ HAPAG-LLOYD AG Kararı paragraf 37-39.

## G.2.2. İlgili Coğrafi Pazar

(22) Kurulumuzun geçmiş kararlarından<sup>5</sup> görüleceği üzere, uluslararası düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerinde ilgili coğrafi pazar, taşımacılığa konu hat bazında, hattın her iki yönü birbirinden ayrılarak belirlenmektedir. Düzenli konteyner 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 Formunda işlem tarafları Türkiye ile ilişkili olan bölgenin Akdeniz'den yola çıkan ve Akdeniz varışlı ticari hatlar olduğunu belirtmektedir. Dolayısıyla başvuruya konu işlem bakımından benzeri bir yöntem benimsenerek, ilgili coğrafi pazar, Akdeniz çıkışlı ve varışlı aşağıdaki hatlar esasında belirlenmiştir:

- Kuzey Avrupa
- Kuzey Amerika (Kanada, Amerika ve Meksika)
- Güney Amerika Doğu Yakası
- Güney Amerika Batı Yakası
- Orta Amerika/ Karayipler
- Uzak Doğu
- Hint Yarımadası
- Orta Doğu
- Avustralya/Yeni Zelanda
- Güney Afrika

(23) Serbest çalışan yük gemisi hizmetleri bakımından incelendiğinde ise, boyut aralığı ortalama 25.000 DWT'nin altında olan sıvı dökme tankerlerin genellikle kısa mesafe ticarete, üstünde olan tankerlerin genellikle uzun mesafe ticarete odaklandığı bilgisi kapsamında, tarafların faaliyetlerinin boyut aralığının 25,000 DWT'nin üzerindeki dökme sıvı tankerlerinde çakıştığı dikkate alınarak, serbest çalışan yük gemisi hizmetlerinde dosya kapsamında ilgili coğrafi pazar küresel bazda ele alınmıştır.

(24) Öte yandan, dikey olarak etkilenen pazarlardan deniz navlun sevkiyatı, konteyner üretimi, liman işletmesi ve konteyner terminal hizmetleri bakımından ise ilgili coğrafi pazar "Türkiye" olarak belirlenmiştir.

## G.3. Değerlendirme

### G.3.1. İşlemin Niteliği

(25) Bildirime konu işlem Dr. OETKER'in (.....) oranında hissesine sahip olduğu HSDG'ye ait hisse ve varlıkların MAERSK LINE tarafından devralınmasına ilişkindir<sup>6</sup>. İşlemin kapanışı gerçekleştiikten sonra HSDG, MAERSK LINE bünyesinde ve HSDG markası altında işletilen bir birim haline gelecektir. HSDG'nin kontrolünde kalıcı bir değişiklik yaratan bu işlemin, 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un (4054 sayılı Kanun) 7. maddesi ve 2010/4 sayılı Rekabet Kurulu'ndan İzin Alınması Gereken Birleşme ve Devralmalar Hakkında Tebliğ'in (2010/4 sayılı Tebliğ) 5. maddesi çerçevesinde bir devralma işlemi olduğu anlaşılmaktadır.

<sup>5</sup> Rekabet Kurulunun 13.10.2005 tarih ve 05-67/950-257 sayılı, 13.08.2014 tarih ve 14-28/571-250 sayılı kararları.

<sup>6</sup> Taraflar Rekabet Kurumu kayıtlarına 28.03.2017 tarih ve 2150 sayı ile giren yazıda dosya konusu işlemin hukuki yapısını tadil ettiklerini bildirmişlerdir. Söz konusu tadil, tarafların imzaladıkları bir sözleşme ile düzenlenmiştir. Bildirilen işlemin tadil edilen yapısı çerçevesinde devralma işlemi bir hisse devir işlemi haline gelmiştir. Söz konusu tadil, işlem hakkında yapılacak rekabet hukuku değerlendirmesini etkilememektedir.

- (26) Öte yandan, tarafların cirolarının 2010/4 sayılı Tebliğ'in 7. maddesinin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde belirtilen eşikleri aşması nedeniyle, işlem Kurulumuzun iznine tabidir.

### G.3.2. 4054 sayılı Kanunun 7. Maddesi Bakımından Yapılan Değerlendirme

- (27) 2010/4 sayılı Tebliğ'in 13. maddesine göre birleşme ve devralmalar değerlendirilirken özellikle ilgili pazarın yapısı, ülke içinde veya dışında yerleşmiş olan teşebbüslerin fiili veya potansiyel rekabeti, teşebbüslerin pazardaki durumu, ekonomik ve mali güçleri, sağlayıcı ve müşteri bulabilme alternatifleri, arz kaynaklarına ulaşabilme imkânı, pazarlara giriş engelleri, arz ve talep eğilimleri, tüketicilerin menfaatleri, tüketici yararına olan etkinlikler ve diğer hususlar göz önünde tutulur.
- (28) 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 ittifakın üyeleri, kapasite ayarlama, zamanlama ve çağrı noktaları gibi rekabet açısından önemli parametreleri ortaklaşa belirlemektedir.
- (29) Başvuru konusu işleme ilişkin olarak 4054 sayılı Kanun'un 7. maddesi çerçevesinde yapılan rekabet değerlendirmesinde, tarafların AB Komisyonu bünyesinde yaptıkları başvuruda, üyesi buldukları bazı işbirliği anlaşmalarına yönelik olarak sundukları taahhütler de dikkate alınmıştır<sup>7</sup>. Tarafların söz konusu taahhütlerinin dosya kapsamında Türkiye ile ilişkili olan Akdeniz çıkışlı ve varışlı hatlar bakımından ilgili kısımları aşağıdaki gibidir:
- MAERSK LINE, HSDG'nin aşağıdaki gemi paylaşım sözleşmelerini (VSA) sonlandıracağını veya sonlandırmasını sağlayacağını taahhüt etmektedir.
    - 26.09.2016 tarihli, Akdeniz- Güney Amerika Batı Yakası hattındaki MedAndes hizmetini kapsayan, HSDG ve HAPAG-LLOYD arasındaki "*Akdeniz'den Güney Amerika Batı Yakası'na CCWM/MedAndes Gemi Paylaşımı Sözleşmesi (CCWM/MedAndes Konsorsiyumu)*",
    - 10.06.2013 tarihli, Akdeniz- Güney Amerika Doğu Yakası hattındaki MESA hizmetini kapsayan, HSDG ile Mediterranean Shipping Company (MSC) arasındaki "*Akdeniz'den Güney Amerika Doğu Yakası'na MESA Gemi Paylaşımı Sözleşmesi (MESA Konsorsiyumu)*".
  - MAERSK LINE, Komisyon'un bildirilen işleme ilişkin kararından itibaren beş yıl boyunca, tarafların aşağıdaki sayılan teşebbüslerin (i) *Akdeniz'den Güney Amerika Batı Yakası'na* ve (ii) *Akdeniz'den Güney Amerika Doğu Yakası'na* hatlarında taraf olduğu konsorsiyumlara üye olmayacaklarını taahhüt etmektedir.
    - Akdeniz'den Güney Amerika Batı Yakası'na hattında HAPAG LLOYD,
    - Akdeniz'den Güney Amerika Doğu Yakası'na hattında MSC.
- (30) Söz konusu taahhütler aynı zamanda, konsorsiyum üyeleri arasındaki bilgi değişimine, denetçi kayyumun atanmasına ve görevlerine ilişkin düzenlemeler de içermektedir.

<sup>7</sup> Tarafların AB Komisyonu'na yaptıkları izin başvurusu 10.04.2017 tarihinde sonuçlanmıştır. AB Komisyonu, tarafların taahhütlerinin gerçekleştirilmesi koşuluyla söz konusu devralma işlemine izin vermiştir. İlgili basın duyurusu için bkz. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-17-904\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-17-904_en.htm) (Son erişim tarihi 14.04.2017).

### G.3.2.1. Düzenli Konteyner Hat Taşımacılığı Pazarında Rekabet Değerlendirmesi

- (31) Bildirilen işlemin tarafları uluslararası birçok hattaki faaliyetlerine ek olarak, Akdeniz çıkışlı ve varışlı olan toplam 10 hatta düzenli konteyner taşımacılığı faaliyetinde bulunmaktadır. Devralan MAERSK GRUBU, dünya çapında faaliyet gösteren başlıca taşıyıcılardan biridir. MAERSK GRUBU, toplam (.....)'den fazla gemiden oluşan filosu ve 3.333.084 TEU'luk kapasitesi ile lider konteyner taşımacısıdır. Devre konu HSDG, (.....) gemiden oluşan bir filoya ve 568.219 TUE'luk kapasiteye sahip olup dünya sıralamasında onuncudur. Diğer taraftan, MAERSK GRUBU dünya toplam kapasitesinin %16,1'ine, HSDG de %2,7'sine sahiptir. MAERSK GRUBU'nun ardından ikinci sırada gelen MSC ise 3.009.976 TEU'luk bir kapasiteye ve toplam dünya kapasitesi içinde %14,5'lik paya sahiptir. İşlem neticesinde MAERSK GRUBU dünya toplam kapasitesinin %18,8'ini elinde bulunduracaktır. Ayrıca, MAERSK GRUBU'nun ikinci sıradaki MSC ile arasındaki kapasite farkı, pay bakımından 4,3 puan; miktar bakımından 891.327 TEU olacaktır.
- (32) Dünya çapında konteyner taşıyıcısı firmalar arasında yaygın olan işbirliklerinin üyeleri arasında son dönemdeki istikrarsızlıklar nedeniyle birleşme ve devralmalar artmıştır. İttifaklar istikrarsız olduğu için ittifak üyeleri uzun dönemli taahhütlerde bulunmaktan kaçınmaktadır. Uzun dönemli taahhüt verilememesi ise söz konusu ittifakların tam manasıyla sinerji ve maliyet tasarrufu oluşturmasını engellemektedir. Buna rağmen, küresel ittifakların ve/veya konsorsiyumların operasyonel ve mali açılardan yadsınamaz yararları olduğu açıktır. Taşıyıcıların oluşturduğu işbirliklerinin istikrarsızlaşması ve firmalar arasında yoğunlaşma işlemlerinin artması dolayısıyla, pazardaki rekabetin konsorsiyumlar seviyesinde değil, daha çok firmalar arasında olduğu söylenebilir. Bununla birlikte AB Komisyonu, yaptığı değerlendirmelerde firmaların birleşme işlemleri yoluyla farklı konsorsiyumlar ile yeni bağlar kurmasını ve söz konusu konsorsiyumların pazarın büyük kısmını temsil eden oranlarda pazar payına ulaşmasını onaylamamaktadır.
- (33) Tarafların üyesi bulunduğu konsorsiyumlara aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 1: MAERSK LINE ve HSDG'nin Yer Aldığı Konsorsiyumlar

Konsorsiyum Konusu Hat	Konsorsiyum Adı - Üyeleri	İşlem Sonrası Taraflar ve Konsorsiyum Pazar Payı (%) (2015)
AKDENİZ - UZAK DOĞU	<b>2M</b> – MAERSK, MSC	(.....)
AKDENİZ - KUZEY AVRUPA	<b>NETU / AEGEAN SERVICE</b> – ML, HSDG, CMA CGM/APL	(.....)
	<b>NESM / LEVANT SERVICE</b> – ML, HSDG, CMA CGM/APL	
	<b>NEEM / NORTH SEA SERVICE</b> – ML, HSDG	
ORTA AMERİKA / KARAYİPLER-AKDENİZ	<b>MPS/MCPS</b> - HSDG, HAPAG LLOYD	(.....)
GÜNEY AMERİKA DOĞU YAKASI-AKDENİZ	<b>MESA (10.06.2013)</b> - HSDG, MSC	(.....)
GÜNEY AMERİKA BATI YAKASI-AKDENİZ	<b>CCWM/MEDANDES (26.09.2016)</b> - HSDG, HAPAG LLOYD	(.....)
KUZEY AMERİKA / MEKSİKA - AKDENİZ	<b>2M</b> - MAERSK, MSC	(.....)
	<b>MPS/MCPS</b> - HSDG, HAPAG LLOYD	
Kaynak: Bildirim Formu		

- (34) Devralma işlemi neticesinde taraflara ve taraflardan en az birinin üye olduğu konsorsiyum üyelerine ait pazar payı verilerinin toplanmasıyla elde edilen toplam pazar payı verileri yukarıdaki tablonun üçüncü sütununda görülmektedir. Bu duruma göre, devralma işlemi neticesinde işlem taraflarının ve ilgili konsorsiyum üyelerinin Akdeniz-Kuzey Amerika/Meksika, Akdeniz-Güney Amerika Doğu Yakası ve Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası hatlarında pazar payları %(.....) ve üzeri seviyelere ulaşmaktadır. Dosya bakımından ele alınacak olursa MAERSK LINE'nin dosya konusu işlem ile birlikte MESA ve CCWM/MEDANDES ile yeni bir bağ kurması söz konusudur.
- (35) Tarafların AB Komisyonu'na sundukları ve işbu dosya bakımından da etkili olan taahhütlere göre MAERSK LINE, HSDG'nin MESA ve CCWM/MEDANDES konsorsiyumlarına üyeliklerini sona erdirecek ve önümüzdeki beş yıl boyunca üye olmamasını sağlayacaktır. Bunun dışında dosya konusu işlem ile MAERSK LINE'nin yeni bağ kurduğu ve söz konusu konsorsiyumun pazarın büyük kısmını temsil eden oranlarda pazar payına ulaştığı bir hat bulunmamaktadır. Bu çerçevede, dosya kapsamında yapılan değerlendirmelerde tarafların pazardaki bireysel konumları esas alınmıştır.
- (36) Yatay Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'un (Yatay B/D Kılavuzu) 17. paragrafında, "*%50'nin üzerindeki pazar payları hâkim durumun varlığını gösterebilir. Ancak birleşme işlemine taraf olan teşebbüslerin toplam pazar payları %50'nin altında olduğu durumlarda da rekabetçi kaygılar söz konusu olabilir. Böyle durumlarda, pazardaki diğer teşebbüslerin sayıları ve güçleri, kapasite kısıtı altında olup olmadıkları ve birleşme işlemine taraf olan teşebbüslerin birbirlerine yakın rakip olup olmadıklarına bakılır. İşleme taraf olan teşebbüslerin toplam pazar payları %40'ın altında olsa dahi, bu tür faktörleri dikkate almak suretiyle, yeni teşebbüsün hâkim durumda olduğu değerlendirilmesi yapılabilir.*" denmektedir. Öte yandan aynı Kılavuz'un 18. paragrafında "*birleşik teşebbüslerin ilgili pazardaki paylarının toplamının %20'nin altında olması halinde, söz konusu birleşme işleminin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılabilir.*" ifadeleri yer almaktadır.
- (37) Tarafların düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetleri Akdeniz çıkışlı ve varışlı olmak üzere toplam 10 hatta yatay seviyede örtüşmektedir. Bildirim Formunda yer alan bilgilere göre, Uzak Doğu-Akdeniz hattında tarafların 2015 yılı pazar payları %(.....) (toplam), %(.....) (batıya doğru) ve %(.....) (doğuya doğru) olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca Akdeniz-Kuzey Amerika ve Meksika hattında tarafların 2015 yılı pazar payları %(.....) (toplam), %(.....) (batıya doğru) ve %(.....) (doğuya doğru) olarak gerçekleşmiştir. Dolayısıyla tarafların pazar payları söz konusu iki hatta rekabeti önemli ölçüde etkileyecek seviyede değildir.
- (38) Bunun yanında Hint Yarımadası-Akdeniz hattında, Orta Doğu-Akdeniz hattında ve Akdeniz-Güney Afrika hattında 2013, 2014 ve 2015 yıllarında tarafların toplam pazar payı %(.....)'yi geçmekle birlikte HSDG'nin bu pazarlardaki payı %(.....)'in altında olduğundan işlem neticesinde yoğunlaşma artışı çok düşük seviyede kalmaktadır. Hint Yarımadası-Akdeniz hattında işlem dolayısıyla MAERSK LINE'nin pazar payı 2015 yılı verileriyle toplamda %(.....), batıya doğru %(.....) ve doğuya doğru %(.....) seviyesine ulaşacaktır. Orta Doğu-Akdeniz hattında işlem dolayısıyla MAERSK LINE'nin pazar payı 2015 yılı verileriyle toplamda %(.....), batıya doğru %(.....) ve doğuya doğru %(.....) olacaktır. Akdeniz-Güney Afrika hattında ise işlem dolayısıyla MAERSK LINE'nin pazar payı 2015 yılı verileriyle toplamda %(.....), güneye doğru %(.....) ve kuzeye doğru %(.....)'dir.



- (39) Akdeniz-Avustralya/Yeni Zelanda hattında tarafların toplam pazar paylarında HSDG'nin payından kaynaklanan artış oranları 2015 yılında %(.....) (toplam), %(.....) (güneye doğru) ve %(.....) (kuzeye doğru) şeklindedir. Bu hatta işlem dolayısıyla MAERSK LINE'nin pazar payı 2015 yılı verileriyle toplamda %(.....), güneye doğru %(.....) ve kuzeye doğru %(.....) seviyesine ulaşacaktır. Bu hatlarda yaşanan yoğunlaşma artışlarının çok sınırlı kalması, ortaya çıkan durumda pazar paylarının Yatay B/D Kılavuzu'nun 17. maddesinde hâkim durumun varlığını gösterebildiği ifade edilen %50 oranını geçmemesi ve söz konusu hatlarda faaliyet gösteren MSC, HAPAG-LLOYD, CMA CGM/APL gibi güçlü rakiplerin varlığı nedenleriyle işlemin pazardaki rekabeti olumsuz etkilemeyeceği anlaşılmıştır.
- (40) Dosya konusu işlem neticesinde başlıca dört hatta MAERSK LINE'nin pazar payında %(.....)'in üzerinde bir artış yaşanmaktadır. 2015 yılı rakamları esas alındığında işlem sonrasında toplam pazar payları Akdeniz-Kuzey Avrupa hattında ve Orta Amerika/Karayipler-Akdeniz hattında %(.....)'in biraz altında; Güney Amerika Doğu Yakası-Akdeniz hattında %(.....) arasında ve Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası hattında %(.....) arasında olacaktır. Taraflardan MAERSK LINE'nin sahip olduğu kapasite bakımından dünyada ilk sıradaki teşebbüs olması nedeniyle, işlem bu dört pazar açısından daha yakından ele alınmıştır.

#### - Akdeniz- Kuzey Avrupa Hattı

- (41) Akdeniz-Kuzey Avrupa hattında tarafların ve rakiplerinin pazar payları yıllar itibarıyla aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

Tablo 2- Akdeniz Kuzey Avrupa Hattında Tarafların ve Rakiplerin Pazar Payları (%)

Taşıma Şirketi	2015			2014			2013		
	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru
MAERSK LINE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HSDG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Taraflar Toplamı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM/APL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğerleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu									

- (42) Tablodan MAERSK LINE'nin sahip olduğu pazar paylarının, pazarda rekabet eden diğer firmalardan MSC'ye göre düşük olduğu görülmektedir. Bunun yanında devre konu HSDG'nin görece düşük seviyede bir payı vardır. İşlem neticesinde MAERSK LINE'nin pazar payı yaklaşık %(.....) seviyesinde olmaktadır<sup>8</sup>. Bu hatta lider firma olarak MSC dikkat çekmektedir. MSC'nin pazar payı 2015 yılında toplamda %(.....), kuzeye doğru %(.....) ve güneye doğru %(.....) düzeyindedir. Ayrıca pazarda %4 ve altında paya sahip çok sayıda firma bulunmaktadır.
- (43) Söz konusu hatta MAERSK LINE'nin işlem sonrasında sahip olacağı pazar payının %(.....)'nin biraz üzerinde olmasının yanında bu payın MSC'nin sahip olduğu payın altında olduğu ve diğer rakiplerin varlığı dikkate alındığında, işlem neticesinde pazarın yapısında rekabetçi kaygıların oluşmayacağı anlaşılmaktadır.

<sup>8</sup> Söz konusu hatta MAERSK LINE'nin iştiraki SEAGO LINE aracılığıyla ve HSDG'nin CMA CGM/ APL firması ile ittifakı bulunmaktadır. Devralma neticesinde bu ittifakın temsil ettiği pazar payı yaklaşık %(.....) olacaktır.

**- Orta Amerika/ Karayipler- Akdeniz Hattı**

- (44) Orta Amerika/Karayipler-Akdeniz hattında işlem neticesinde MAERSK LINE'nin pazar payları toplamda %(.....)'yi biraz geçmekte, kuzey yönünde yaklaşık %(.....) ve güney yönünde yaklaşık %(.....) olmaktadır<sup>9</sup>. Söz konusu hatta 2013, 2014 ve 2015 yılları için teşebbüslerin ve başlıca rakiplerinin pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 3: Orta Amerika/ Karayipler- Akdeniz Hattı Pazar Payı Verileri (%)

Taşıma Şirketi	2015			2014			2013		
	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru
MAERSK LINE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HSDG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Taraflar Toplamı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG LLOYD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CMA CGM/APL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ZIM	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğerleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kaynak: Bildirim Formu									

- (45) Orta Amerika/Karayipler-Akdeniz hattı bakımından MAERSK LINE'nin işlem öncesinde sahip olduğu pazar payının, pazarda rekabet eden diğer firmalardan MSC'ye göre düşük olduğu görülmektedir. Bu hatta işlem sonrasında ortaya çıkan pazar payı da CMA CGM/APL'nin sahip olduğu payın altındadır. Başvuru konusu işlem ile pazarda yoğunlaşma seviyesinde artış görülmekle beraber işlem sonrasında özellikle CMA CGM/APL ve MSC'nin rekabet baskısı devam edecektir. Bu hatta CMA CGM/APL, MSC, HAPAG LLOYD ve ZIM gibi güçlü firmalar bulunmaktadır. Dolayısıyla işlem neticesinde pazarın yapısında rekabetçi kaygılar oluşmayacaktır.

**- Güney Amerika Doğu Yakası- Akdeniz Hattı**

- (46) Söz konusu hatta teşebbüslerin ve başlıca rakiplerinin 2013, 2014 ve 2015 yıllarındaki pazar payları aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo 4: Güney Amerika Doğu Yakası - Akdeniz Hattı Pazar Payı Verileri (%)

Taşıma Şirketi	2015			2014			2013		
	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru
MAERSK LINE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HSDG	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Taraflar Toplamı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MSC	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
HAPAG LLOYD	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
CSAV	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Diğerleri	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kaynak: Bildirim Formu									

<sup>9</sup> Pazarda HSDG'nin HAPAG LLOYD ile ittifakı bulunmaktadır. İşlem neticesinde bu ittifakın payı %(.....) seviyesinde olacaktır.

## 17-15/210-89

- (47) Bu hatta işlem neticesinde tarafların 2015 yılı pazar payları toplamda %(. . . . .), kuzey yönünde %(. . . . .) ve güney yönünde %(. . . . .)'e ulaşmaktadır. Aynı yıl MSC'nin payı ise toplamda %(. . . . .), kuzey yönünde %(. . . . .) ve güney yönünde %(. . . . .) olarak gerçekleşmiştir. Bu durumda MSC'nin pazarda rekabet baskısı devam edecektir<sup>10</sup>. Pazarda faaliyet gösteren MSC ve HAPAG LLOYD gibi, kapasite ve pazar payı bakımından MAERSK LINE'nin gücünü dengeleyici rakipler bulunmaktadır. Söz konusu hatta MSC'nin yüksek pazar payı, HAPAG LLOYD gibi güçlü bir firmanın da varlığının yanı sıra, tarafların toplam payının Yatay B/D Kılavuzunda hâkim durumun varlığına işaret eden eşiklerden biri olarak değerlendirilen %40'ın altında olması dikkate alındığında, işlem sonrasında pazarın yapısında rekabetçi kaygıların oluşmayacağı anlaşılmaktadır.

### - Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası Hattı

- (48) Söz konusu hatta yıllar itibarıyla teşebbüslerin ve başlıca rakiplerinin pazar paylarına aşağıdaki tabloda yer verilmiştir:

Tablo 5: Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası Hattı Pazar Payı Verileri (%)

Taşıma Şirketi	2015			2014			2013		
	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru	Toplam	Kuzeye Doğru	Güneye Doğru
MAERSK LINE	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)
HSDG	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)
Taraflar Toplamı	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)
HAPAG LLOYD	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)
MSC	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)
Diğerleri	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)	(. . . . .)
TOPLAM	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kaynak: Bildirim Formu

- (49) Tablodan MAERSK LINE'nin sahip olduğu pazar paylarının, pazarda rekabet eden diğer firmalardan MSC'ye göre düşük olduğu görülmektedir. Bunun yanında devre konu HSDG'nin görece düşük seviyede bir payı vardır. Dosya konusu işlem neticesinde MAERSK LINE'nin ortaya çıkan pazar payı 2015 yılı rakamları dikkate alındığında toplamda %(. . . . .), kuzeye doğru %(. . . . .) ve güneye doğru %(. . . . .) olacaktır<sup>11</sup>. Bu hatta işlem sonrasındaki ortaya çıkan pazar payı da MSC'nin sahip olduğu payın altındadır. Söz konusu hatta MSC'nin yüksek pazar payı, HAPAG LLOYD gibi güçlü bir firmanın da varlığının yanı sıra, tarafların toplam payının %40'ın altında olması göz önünde bulundurulduğunda işlem sonrasında pazarın yapısında rekabetçi kaygıların oluşmayacağı değerlendirilmektedir.

<sup>10</sup> HSDG'nin MSC ile ittifakı bulunmaktadır. Bu ittifak hesaba katıldığında söz konusu üç firmanın temsil ettiği paylar, toplam pazarın %(. . . . .) geçmektedir. Bununla birlikte taraflar HSDG'nin MSC ile olan ittifakını sona erdireceğini taahhüt etmektedir.

<sup>11</sup> HSDG'nin Akdeniz-Güney Amerika Batı Yakası hattında HAPAG LLOYD ile ittifakı bulunmakta olup, işlem sonrası bu ittifakın temsil edeceği toplam pazar payı %(. . . . .), kuzey yönünde %(. . . . .) ve güney yönünde %(. . . . .) şeklindedir. Bununla birlikte taraflar HSDG'nin HAPAG LLOYD ile olan ittifakını sona erdireceğini taahhüt etmektedir.

### - Düzenli Konteyner Hat Taşımacılığı Pazarı için Genel Değerlendirme

- (50) MAERSK LINE'nin düzenli konteyner hat taşımacılığı faaliyetlerinin hacim olarak %(. . . . .)'sı Doğu-Batı ticaret hatlarında; HSDG, faaliyetlerinin %(. . . . .)'ünü Kuzey-Güney ticaret hatlarında gerçekleştirmektedir. Bildirim Formunda tarafların faaliyetlerinin arasında bu nedenle tamamlayıcılık bulunduğu, işlem sonrasında MAERSK LINE'nin işlem öncesine göre daha etkin olacağı ve bunun da müşterilere fayda sağlayacağı ifade edilmektedir. Taraflar müşterilere sağlanacak faydalara ilişkin olarak; her bir hatta daha fazla sefer, azalan ulaşım süreleri, azalan liman gecikmeleri ve daha güvenilir zamanlamalar, artan doğrudan limandan limana taşıma eşleştirmeleri, aktarma hizmetlerine daha az ihtiyaç duyulacak olması, işlemin bütünleyici yapısı doğrultusunda küresel anlamda daha geniş kapsama alanı, HSDG'nin müşterilerinin yararına daha geniş bir coğrafyaya ulaşma imkânı ve daha çevre dostu bir taşıma yapılabilmesi gibi gerekçeler sunmuşlardır.
- (51) Yukarıdaki açıklamalara ek olarak söz konusu hatlarda tarafların yanı sıra kapasite bakımından oldukça güçlü rakipler faaliyet göstermektedir. MSC, kapasite bakımından dünya sıralamasında MAERSK LINE'den sonra ikinci sıradadır. MSC'nin sahip olduğu kapasite dünya çapında toplam mevcut kapasitenin %14,4'ü seviyesindedir. Tarafların bu hatlardaki diğer rakiplerinden CMA CGM/APL, kapasite bakımından üçüncü ve HSDG ise onuncu sıradadır. Buna ek olarak tarafların "Alphaliner: The Top 100 League"<sup>12</sup> (Alphaliner) verilerine dayanarak verdikleri bilgiye göre, MAERSK LINE'nin kapasite pazar payı 2008'deki %16,1 olan seviyeden 2016'da %14,8 seviyesine gerilemiştir. En yakın rakibi MSC'nin kapasite payı ise aynı dönemde %10,4'ten %13,1'e yükselmiştir. Bu da firmaların rekabette avantajlı olabilmek için kapasitelerini güçlendirmeye çalıştıklarını göstermektedir.
- (52) Firmaların kapasitelerinin giderek artmasının da etkisiyle, son yıllarda sektörde kullanılmayan kapasite ortaya çıkmaktadır. Taraflar, Alphaliner verilerine dayanan değerlendirmelerinde, pazarda büyük ölçüde kapasite fazlası olduğunu, 2016 yılı Kasım ayında küresel kapasite kullanım oranının %74 (1,45 milyon TEU) olduğunu, Aralık ayında ise bu oranın %72'ye düştüğünü, 2007-2014 yılları arasında nominal gemi kapasitesinin gidiş yönü yoğun taşıma talebinden (*head haul demand- HH Demand*) %44 oranında daha hızlı büyüdüğünü, kapasite kullanım oranlarının 2017'de de azalmasının öngörüldüğünü belirtmişlerdir. Pazardaki firmaların kapasitelerindeki bu durum nedeniyle, dosya konusu işlemin, işlem tarafı teşebbüslerin, rakiplerin rekabet etme yeteneklerini kısıtlayacak ve birleşik teşebbüsün bu yöndeki davranışlarını teşvik edecek bir konum elde etmesi ile sonuçlanabilecek nitelikte olmadığı anlaşılmaktadır.
- (53) Taraflar, pazarda sağlayıcı değiştirmenin kolay olduğunu, müşterilerin genellikle birden fazla taşıyıcının hizmetlerinden faydalandığını ve müşterilerin her bir sağlayıcı aracılığıyla gönderdikleri yük hacimlerinin zaman içerisinde önemli ölçüde değişebildiğini, nitekim MAERSK LINE açısından belli müşterilere ait navlun miktarının yıldan yıla %(. . . . .)'den yüksek bir oranda değişkenlik gösterebildiğini, yapılan rezervasyonların yaklaşık %(. . . . .)'ünün sonradan iptal edildiğini, HSDG'nin de 2015 senesinde rezervasyonlarının yaklaşık %(. . . . .)'ünün iptal edildiğini ifade etmektedirler. Dosya kapsamında, tarafların doğrudan ve taşıma aracı büyük müşterilerinden bilgi talebinde bulunmuş, gelen cevabi yazıların çoğunluğunda tarafların haricinde taşıyıcı alternatiflerinin bulunduğu ve dosya konusu işlem nedeniyle alternatif tedarik imkânlarında kötüleşme beklemedikleri ifade edilmiştir.

<sup>12</sup> <https://www.alphaliner.com/top100/> Erişim Tarihi: 19.04.2017

- (54) Sonuç olarak MAERSK LINE'nin HSDG'yi devralması işlemi kapsamında, düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarında, işlem neticesinde MAERSK LINE'nin sahip olacağı pazar payları, rakiplerin kapasite ve pazar payları bakımından yarattığı dengeleyici unsurlar ve pazarın özellikleri dikkate alındığında, dosya konusu işlemin, ilgili pazarlarda hâkim durum yaratan veya mevcut hâkim durumu güçlendiren ve böylelikle rekabetin önemli ölçüde azaltılması sonucunu doğuran nitelikte olmadığı kanaatine varılmıştır.

### G.3.2.2. Diğer Pazarlarda Rekabet Değerlendirmesi

#### - Yatay İlişkili Pazarlar

- (55) MAERSK LINE ve HSDG'nin serbest çalışan yük gemisi faaliyetlerinde yatay seviyede örtüşme bulunmaktadır. Tarafların bu alandaki faaliyetleri arasında yaşanan yatay örtüşme, en dar pazar tanımı seviyesinde incelendiğinde, boyut aralığı 25.000 DWT'nin üzerindeki sıvı dökme tankerleri bakımından geçerlidir. MAERSK LINE, iştiraki MAERSK TANKERS aracılığıyla HSDG ise RAO aracılığıyla bu pazarda faaliyet göstermektedir.
- (56) Serbest çalışan yük gemisi faaliyetleri, kuru dökme ve sıvı dökme serbest çalışan yük gemileri bakımından ikiye ayrılmaktadır. Sıvı dökme tankerleri de boyut aralıkları bakımından, 10.000 DWT altında, 10.000-25.000 DWT ve 25.000 DWT üzerindeki sıvı dökme tankerler şeklinde alt kırılımlara ayrılmaktadır. Tarafların yaptığı bildirimlere göre, MAERSK TANKERS 10.000 DWT altında ve 10.000-25.000 DWT arasında olan sıvı dökme tankerleri ile faaliyet göstermekle birlikte, HSDG'nin bu büyüklükteki tankerlerle herhangi bir faaliyeti yoktur. Bu nedenle söz konusu iki alanda işlem dolayısıyla herhangi bir yoğunlaşma yaşanmamaktadır.
- (57) Bildirim Formunda yer alan bilgilere göre, boyut aralığı 25.000 DWT'nin üzerindeki sıvı dökme tankerleri bakımından Şubat 2016 itibarıyla MAERSK TANKERS'in (.....) gemisi ve küresel düzeyde %(.....) pazar payı bulunmaktadır. RAO'nun ise toplam (.....) gemisi ve %(.....) pazar payı bulunmaktadır. Bildirim Formunda 2013, 2014 ve 2015 yıllarında da pazar paylarının yaklaşık olarak aynı seviyelerde olduğu belirtilmektedir. Taraflar Türkiye bakımından faaliyetlerinin daha da kısıtlı olduğunu, HSDG'nin son üç yılda (.....) adet istem aldığını bildirmektedir.
- (58) Yatay B/D Kılavuzu'nun 18. paragrafında geçen "*birleşik teşebbüslerin ilgili pazardaki paylarının toplamının %20'nin altında olması halinde, söz konusu birleşme işleminin rekabet bakımından olumsuz etkilerinin incelemenin derinleştirilmesini ve birleşmenin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı varsayılabilir*" açıklaması da dikkate alınarak, serbest çalışan yük gemisi hizmetleri açısından işlemin rekabet üzerindeki olumsuz etkilerinin, incelemenin derinleştirilmesini ve işlemin yasaklanmasını gerektirecek düzeyde olmadığı değerlendirilmektedir.

#### - Dikey İlişkili Pazarlar

- (59) Yatay Olmayan Birleşme ve Devralmaların Değerlendirilmesi Hakkında Kılavuz'da (Yatay Olmayan B/D Kılavuzu) yatay olmayan birleşme işlemleri sonucunda ortaya çıkan birleşik teşebbüsün, birleşme sonrasında söz konusu ilgili pazarlardan en az birisinde hâkim durumda olmadıkça birleşme işleminin rekabeti olumsuz şekilde etkilemeyeceği ifade edilmektedir. Dosya kapsamında yapılan incelemelerden, başvuru konusu işlem neticesinde herhangi bir ilgili pazarda hâkim durum yaratılmasının veya mevcut hâkim durumun güçlendirilmesinin söz konusu olmadığı anlaşılmıştır. Ayrıca, başvuru konusu işlemin dikey ilişkili pazarlarda pazar kapama etkisi veya koordinasyon doğurucu herhangi bir etki yaratması da beklenmemektedir.

## 17-15/210-89

- (60) Başvuru konusu devralma işleminin taraflarından MAERSK GRUBU'nun iştiraki DAMCO INTERNATIONAL, birçok ülkede deniz navlun sevkiyatı hizmetleri sağlamaktadır. Bu şirket Türkiye'de iştiraki DAMCO TÜRKİYE aracılığıyla deniz navlun sevkiyatı hizmetleri sunmaktadır. Taraflar, devredilen taraf HSDG'nin navlun sevkiyatına ilişkin faaliyeti olmadığını belirtmektedir. MAERSK GRUBU'nun deniz navlun sevkiyatı hizmetleri ile HSDG'nin düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri arasında dikey ilişki bulunmaktadır. Deniz navlun sevkiyatı, düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetlerinin alt pazarını oluşturmaktadır.
- (61) Başvurunun tarafları, DAMCO INTERNATIONAL'ın küresel pazar payının %(.....)'ten az olduğunu bildirmektedir. MAERSK GRUBU'nun Türkiye'de deniz navlun sevkiyatına ilişkin pazar payı da %(.....) oranındadır. Navlun sevkiyatı faaliyeti yapan çok sayıda taşıma şirketi ve lojistik hizmeti sağlayan firma bulunmaktadır. Bu nedenle MAERSK GRUBU'nun rakiplerinin tedarik kaynaklarına ya da pazarlara erişiminin engellenmesi ve bu yolla söz konusu rakiplerin rekabet edebilme imkânının ve/veya güdüsünün azaltılmasının söz konusu olmadığı sonucuna varılmıştır.
- (62) Dosya kapsamında ele alınması gereken bir diğer etkilenen pazar, konteyner üretimi pazarıdır. Taraflardan yalnızca MAERSK GRUBU konteyner üretimi faaliyetleri yürütmektedir. Devredilen taraf HSDG'nin konteyner üretimine ilişkin faaliyeti bulunmamaktadır. MAERSK GRUBU'nun konteyner üretimi hizmetleri ile HSDG'nin düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri arasında dikey ilişki bulunmaktadır. Konteynerler düzenli konteyner hat taşımacılığı şirketlerinin girdisini oluşturmaktadır. Diğer bir ifadeyle, konteyner üretimi pazarı, düzenli konteyner hat taşımacılığı pazarının üst pazarı niteliğindedir.
- (63) MAERSK GRUBU'nun iştiraki MCI aracılığıyla gerçekleştirdiği konteyner üretimi, 2015 yılında (.....) TEU kadardır. MCI'nın bu üretimi, küresel seviyede %(.....)'lik paya tekabül etmektedir. Taraflar, söz konusu pazar payının 2013 ve 2014'te de farklı olmadığını ifade etmektedir. Bildirim Formunda, konteyner üretiminin Çin'de ve Şili'de gerçekleştiğini ve Türkiye'de herhangi bir üçüncü şahıs müşteriye konteyner satılmadığını ifade edilmiştir. Üretilen ürünlerin büyük bölümü (.....) satılmıştır.
- (64) Taraflar, 2015 yılında konteyner üretimi pazarının küresel olarak %(.....)'una CMIC, %(.....)'sine SINGAMAS, %(.....)'üne CXIC ve %(.....)'ine DONG FANG adlı şirketlerin sahip olduğunu bildirmektedir. Netice itibarıyla, tarafların konteyner üretimi faaliyetinin daha çok şirket içi ihtiyacı karşılamaya dönük olduğu ve küresel olarak taşıma firmalarının alternatif tedarik imkânlarının varlığı dikkate alındığında işlem neticesinde tek taraflı etkilerin söz konusu olmadığı değerlendirilmektedir.
- (65) Dosya kapsamında incelenen diğer etkilenen pazar da konteyner terminal hizmetleri pazarıdır. Konteyner terminal hizmetlerinde MAERSK GRUBU, iştiraki APMT B.V. aracılığıyla faaliyet göstermeye başlamıştır. Taraflar, devredilen taraf HSDG'nin konteyner terminal hizmetlerine ilişkin faaliyeti olmadığını belirtmektedir. MAERSK GRUBU'nun konteyner terminal hizmetleri ile HSDG'nin düzenli konteyner hat taşımacılığı hizmetleri arasında dikey ilişki bulunmaktadır.

## 17-15/210-89

- (66) Kurulumuzun 11.05.2016 tarih ve 16-16/267-118 sayılı kararı ile APMT'nin, GMTCB'yi devralmasına izin verilmiştir. Bu işleme izin verilmesiyle APMT B.V., GMTCB'nin iştiraki olan TCE EGE'nin kontrolüne sahip olmuştur. Taraflar, (.....), bu itibarla MAERSK GRUBU'nun bu pazardaki payının %(.....) yakın olduğunu bildirmiştir. Sözü edilen Kurulumuz kararında, rakip limanların hizmetlerini yönlendirecekleri çok sayıda gemi hattı işletmecisi bulunduğu ifade edilmektedir.
- (67) Dosya konusu işlemin tarafların her ikisinin de Türkiye'de faaliyet gösterdikleri limanlar bazında sağladıkları toplam hacim ve toplam pazar payları 2015 yılı itibarıyla ele alındığında aşağıdaki tablo ortaya çıkmaktadır:

Tablo 6- Tarafların Türkiye'de Faal Oldukları Limanlar Bazında Sağladıkları Hacim ve Pazar Payları

Limanlar	İthalat (TEU)	Pazar Payı (%)	İhracat (TEU)	Pazar Payı (%)
Ambarlı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Gemlik	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmit	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İzmir	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Mersin	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
İskenderun	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
Türkiye Toplamı	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (68) Yukarıdaki tabloda tarafların ikisinin de faaliyet gösterdiği limanlar yer almaktadır. Dosya konusu işlemin limanlar bazında ortaya çıkardığı toplam pazar payı seviyesinin bazı limanlarda %(.....)'ü bulunduğu görülmektedir. Tabloya göre ayrıca, Türkiye toplam ithalat ve ihracat miktarı içinde tarafların sahip olduğu toplam pay 2015 yılı verileri ile yaklaşık %(.....)'dir. Tarafların uğrak yaptığı ve dosya kapsamında bilgisine başvuru yapılan limanların işletmecilerinin hemen hepsi, dosya konusu dolayısıyla MAERSK LINE'nin hakim duruma geleceği yönünde beklentilerinin olmadığını, MAERSK LINE ve HSDG haricinde limanlarına uğrayan çok sayıda ve güçlü taşıyıcının bulunduğunu belirtmişlerdir. Bu çerçevede, işlemin limanlar bakımından pazarı kapama etkisi yaratmayacağı anlaşılmıştır.
- (69) Netice itibarıyla, dosya kapsamında yapılan ve yukarıda yer alan tarafların dikey ilişkili pazardaki durumlarına dair açıklamalardan, başvuru konusu işlemin dikey ilişkili pazarlarda pazar kapama etkisi ve/veya koordinasyon doğurucu herhangi bir etki yaratmayacağı kanaatine varılmıştır.

**H. SONUÇ**

- (70) 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.