

**Santiago, 17 OCT 2014**

**VISTOS:**

- 1) El hecho esencial comunicado a la Superintendencia de Valores y Seguros (“SVS”) por Compañía Sudamericana de Vapores S.A. (“CSAV”) con fecha 22 de enero del presente, mediante el cual se hizo pública la celebración de un memorando de entendimiento no vinculante entre dicha compañía y Hapag-Lloyd AG (“HLAG”), documento que estableció las bases conforme a las cuales se combinaría el negocio de portacontenedores la primera con los negocios de la segunda, incorporándose CSAV como accionista de HLAG con una participación accionaria de 30% (la “Operación”);
- 2) El hecho esencial comunicado por CSAV a la Superintendencia de Valores y Seguros con fecha 16 de abril del presente, mediante el cual se informó la celebración de un acuerdo vinculante de combinación de negocios (*Business Combination Agreement*) relativo a la Operación;
- 3) Lo dispuesto en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración (2012) publicada por esta Fiscalía (la “Guía”);
- 4) La resolución dictada por este servicio con fecha 3 de julio de 2014, que resolvió el inicio de la investigación relativa a la Operación en el marco del procedimiento establecido en la Guía;
- 5) El informe de la División de Fusiones y Estudios de esta Fiscalía de fecha 16 de octubre de 2014;
- 6) Lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3 y 39 del DFL N°1/2005 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973;

**CONSIDERANDO:**

- 1) Que CSAV es una sociedad anónima chilena cuya principal actividad económica –extendida a nivel mundial– es el transporte marítimo de carga contenerizada a través de servicios de línea, sin perjuicio de lo cual ofrece en forma restringida servicios de *freight forwarding* y otras clases de transporte marítimo;
- 2) Que HLAG es una compañía alemana con sede en Hamburgo que se concentra en la provisión de servicios de transporte marítimo mediante contenedores a

- nivel mundial, actividad que realiza directamente o a través de múltiples filiales, con presencia en 112 países;
- 3) Que –descrita solo en términos generales– la Operación importa la combinación del negocio de transporte marítimo de carga de las partes realizado a través de naves portacontenedores, lo cual se materializará a través de la escisión de los activos de CSAV utilizados para desarrollar actividades de este tipo, todos los cuales serán aportados a una sociedad filial creada al efecto (CSAV Container Shipping Company, “CC-Co”), con posterioridad a lo cual CSAV aportará toda su participación en CC-Co a HLAG a través de su filial CSAV German Holding Company (“CC-Co Holding”), recibiendo a cambio una participación de 30% en el capital accionario de la entidad fusionada;
  - 4) Que, conforme a lo anterior, la Operación combinará las actividades de las partes a nivel del transporte marítimo de contenedores mediante servicios de línea, actividad que, por sus características, debe considerarse como un mercado de producto distinto de otros servicios de transporte marítimo;
  - 5) Que analizada la superposición horizontal de actividades de las partes, la misma se produce en seis rutas comerciales o *trades* relevantes para determinar sus efectos en Chile, a saber: (i) *Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa*; (ii) *Costa oeste de Sudamérica – Mediterráneo*; (iii) *Costa oeste de Sudamérica – Lejano Oriente*; (iv) *Costa oeste de Sudamérica – Norteamérica (costa este)*; (v) *Costa oeste de Sudamérica – Centroamérica y Caribe*; (vi) *Costa oeste de Sudamérica – Costa este de Sudamérica*;
  - 6) Que tanto los antecedentes recabados durante la investigación como la sostenida jurisprudencia que la Comisión Europea ha desarrollado en el análisis de operaciones de concentración en esta industria sugieren analizar no solo las participaciones individuales de mercado que tienen las partes, sino también su participación en los acuerdos navieros de flete –particularmente consorcios y conferencias– que tienen incidencia en cada ruta comercial;
  - 7) Que, conforme al criterio anterior, la Operación importaría, en principio, riesgos para la competencia en el tráfico *Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa*, ruta en la cual la creación de nuevos vínculos entre los miembros de los dos principales consorcios que la sirven genera incentivos y aptitud por parte de la entidad fusionada para competir de modo menos agresivo, pudiendo beneficiarse de una eventual reducción de la frecuencia de los servicios ofrecidos o de la capacidad de las naves que los sirven (o de otras variables que puedan afectar, en definitiva, la capacidad total ofrecida en la ruta) a través de la ganancias obtenidas por los servicios ofrecidos en el otro consorcio en el que pasa a participar. Lo anterior, considerando que fuera de los consorcios en que participan las partes resta un sólo un actor independiente con participaciones de mercado relevantes;

- 8) Que, por otro lado, la creación de nuevos vínculos entre consorcios previamente independientes en la ruta comercial aumenta el nivel de información relativa a otros competidores de que disponían las partes de la Operación, individualmente consideradas, previo a esta, a la vez que eleva –en conjunto con los demás elementos que determinan la operación conjunta–, los riesgos de coordinación en el mercado relevante;
- 9) Que, en una menor medida, algunos de los riesgos expuestos podrían incidir también a nivel de la ruta *Costa oeste de Sudamérica- América Central y Caribe*, toda vez que ella puede ser cubierta a través de los mismos servicios que operan en el tráfico *Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa*, pero también por los que sirven las rutas *Costa oeste de Sudamérica – Mediterráneo*; *Costa oeste de Sudamérica – Norteamérica (costa este)*. Lo anterior, en un contexto en que la entidad fusionada pasa a participar de una amplia conferencia en la que participaba CSAV previo a la operación, cuyo ámbito geográfico comprende la ruta;
- 10) Que durante la investigación no se obtuvieron antecedentes indiciarios de riesgos de magnitud en otras rutas comerciales o mercados en los que tendrá efectos la Operación;
- 11) Que en el transcurso del presente procedimiento administrativo se produjeron intercambios de información y una colaboración relevante con otras agencias de competencia –en particular, con la Comisión Europea y el Consejo Administrativo de Defensa Económica de Brasil (CADE)–. Lo anterior, gracias a dispensas específicas de confidencialidad otorgadas por los apoderados de las partes;
- 12) Que durante el curso de la investigación las partes sometieron a consideración de la Comisión Europea una serie de medidas de mitigación (*Commitments*, “Compromisos”) relacionados con la preocupaciones de dicha agencia respecto a los tráficos (i) *Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa* y (ii) *América Central y Caribe – Norte de Europa*;
- 13) Que dichas medidas fueron estimadas suficientes por la Comisión Europea en su decisión relativa a la presente Operación<sup>1</sup> –razón por la cual no se opuso a la misma– y que las mismas consisten fundamentalmente en: (i) el retiro de CSAV del consorcio Ecuador Express, suscrito con MSC; y (ii) el retiro de CSAV

---

<sup>1</sup> Case No. Comp/M.7268 (“CSAV/HGV/KHÜNE MARITIME/HAPAG-LLOYD AG”). Disponible en: [http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case\\_details.cfm?proc\\_code=2\\_M\\_7268](http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_7268) (última consulta: septiembre 2012). La decisión de la Comisión que aprobó los compromisos es de fecha 11 de septiembre de 2014, no obstante la decisión fue publicada el 25 de septiembre del presente.

del consorcio Euroandes, suscrito con la misma compañía, sin perjuicio de otras medidas accesorias y adicionales<sup>2</sup>;

- 14) Que, de este modo, dichas medidas tienen efecto directo sobre la ruta *Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa*, a la vez que también inciden favorablemente sobre la competencia que se da en la ruta *Costa oeste de Sudamérica – América Central y Caribe*;
- 15) Que analizado su contenido y las razones por las cuales dichas medidas fueron estimadas como suficientes por la Comisión Europea, cabe concluir que las mismas son suficientes también para despejar las preocupaciones de este servicio referidas en los numerales 7-9 precedentes;
- 16) Que, adicionalmente, las medidas de mitigación que comprenden los Compromisos son, por su naturaleza, de fácil monitoreo –lo que se ve reforzado por el compromiso de las partes de remitir a esta Fiscalía copia de los informes emanados del auditor independiente comprometido ante la Comisión– a la vez que el órgano frente al cual se asumieron tiene capacidad efectiva y suficiente para hacerlos cumplir –lo que, entre otros factores, se ve reforzado por el hecho de que tendrá jurisdicción directa sobre el centro de operaciones de la entidad fusionada–.

#### RESUELVO:

1° **ARCHÍVESE** el expediente de Rol F27-2014 FNE, bajo la asunción de las partes deberán cumplir íntegramente con los Compromisos que asumieron ante la Comisión Europea para resguardar adecuadamente los riesgos que la Operación pudiera importar en Chile.

Lo anterior, sin perjuicio de las facultades de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados y de mantener bajo estricta vigilancia cada uno de los mencionados en la presente resolución, especialmente aquellos que presentan interrelaciones de gran parte de los incumbentes a través de una o varias conferencias navieras (Costa oeste de Sudamérica-Asia; Costa oeste de Sudamérica-Caribe).

---

<sup>2</sup> Las partes se comprometieron también a: (i) a no suscribir consorcios con MSC en los trades Costa oeste de Sudamérica – Norte de Europa y Centro América y Caribe – Norte de Europa; y (ii) a no suscribir consorcios con Maersk en las mismas rutas hasta el 1 de enero de 2017 o hasta que se complete el proyecto de ampliación del canal de Panamá (lo que suceda primero). Adicionalmente, los compromisos contienen también una serie de obligaciones accesorias, destinadas a evitar que la entidad fusionada obtenga provecho de la información que pueda recibir CSAV como miembro de los consorcios antes del cumplimiento de las obligaciones principales (sección D) y otras orientadas a asegurar el monitoreo de las obligaciones suscritas y el posterior reporte a la Comisión a través de un auditor independiente [*Monitoring Trustee*].

2° ANÓTESE y COMUNÍQUESE.

Rol F27-2014 FNE.

MGB



FELIPE IRARRÁZABAL PHILIPPI  
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO