

Santiago, **06 MAR 2015**

VISTOS:

- 1) El hecho esencial comunicado a la Superintendencia de Valores y Seguros ("**SVS**") por la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica S.A. ("**CCNI**") con fecha 25 de julio de 2014, mediante el cual CCNI indicó haber tomado conocimiento de la oferta de compra recibida por parte de Hamburg Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft KG ("**HSUD**"), respecto de las líneas de negocio correspondientes a los servicios de transporte marítimo de carga en contenedores o de línea de CCNI, inclusivo del negocio de agenciamiento general y/o portuario que Agunsa Agencias Universales S.A. ("**Agunsa**") presta a CCNI, y de los contratos relacionados celebrados entre CCNI, Agunsa y sus sociedades filiales y coligadas (la "**Operación**");
- 2) La resolución dictada por la Fiscalía Nacional Económica ("**FNE**") con fecha 28 de julio de 2014, que resolvió iniciar una investigación a efectos de recabar antecedentes y así poder analizar los riesgos que la Operación pudiere importar para la libre competencia (la "**Investigación**");
- 3) El memorando de entendimiento celebrado entre CCNI, Agunsa y HSUD con fecha 9 de septiembre de 2014, en el cual se precisaron los activos a ser adquiridos en virtud de la Operación, los términos de la misma y sus etapas de ejecución ("**MOU**");
- 4) La celebración del contrato denominado '*Asset Purchase and Transfer Agreement*' ("**APTA**") por CCNI, HSUD y Agunsa, mediante el cual las partes materializaron la Operación - según CCNI comunicó a la SVS mediante hecho esencial de fecha 16 de febrero de 2015 - sujetándola a la aprobación de la FNE, entre otras condiciones que en dicho documento se establecen;
- 5) El informe de la División de Fusiones y Estudios de esta Fiscalía de fecha 6 de marzo de 2015;
- 6) Lo dispuesto en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de octubre de 2012, publicada por la FNE (la "**Guía**");
- 7) 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, CCNI es una sociedad anónima abierta chilena que participa en el mercado de transporte de carga contenerizada, proveyendo servicios de transporte de carga a granel y de vehículos y maquinarias, operando asimismo en el negocio de la armaduría de naves, siendo junto con Agunsa parte de un grupo económico controlado por el Grupo de Empresas Navieras S.A. ("GEN");
- 2) Que, HSUD es una compañía naviera alemana que participa principalmente en la operación de transporte marítimo internacional de carga contenerizada, operando más de 40 tráficos alrededor del mundo;
- 3) Que, para CCNI, la Operación implica desprenderse de los negocios y activos relacionados con el transporte marítimo de carga contenerizada, y una vez perfeccionada dicha transacción, CCNI continuaría con su giro de armaduría de naves y con la prestación de servicios de transporte marítimo de carga no contenerizada y de automóviles, entre otros;
- 4) Que, según se establece en el APTA, CCNI se obligó por un período acotado de tiempo, a no desarrollar negocios de transporte regular de contenedores y de agenciamiento que compitan con aquellos que son transferidos a HSUD con ocasión de la Operación y que, asimismo, GEN se obligó, por un período acotado de tiempo, a no desarrollar negocios de transporte regular de contenedores que compitan con aquellos que son transferidos a HSUD con ocasión de la Operación, dejando constancia de que Agunsa puede prestar servicios de agenciamiento a otras compañías navieras de línea;
- 5) Que, analizada la superposición horizontal de actividades de las partes, se tiene que ésta se produce en cinco 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 - Norteamérica; (iv) Costa oeste de Sudamérica - lejano oriente; y (v) Costa oeste de Sudamérica - Caribe;
- 6) Que, en las citadas rutas, las partes de la Operación se encuentran ligadas entre sí y con otros actores a través de diversos acuerdos navieros de flete, esto es, conferencias navieras, acuerdos de pool y consorcios;
- 7) Que, tanto los antecedentes recabados durante la Investigación como la jurisprudencia que la Comisión Europea sugieren analizar, con respecto a los riesgos unilaterales y coordinados, no solo las participaciones de mercado individuales de las partes, sino también su participación en los acuerdos navieros de flete en los que participan en cada ruta comercial;
- 8) Que, siguiendo el criterio anterior, la Operación no importaría, en principio, riesgos a la competencia en las rutas desde la costa oeste de Sudamérica al

norte de Europa, Mediterráneo, Norteamérica y el Caribe, lo cual se explicaría ya que en dichos *trades* se observa que: (i) la Operación, en general, no incrementaría ni reforzaría de modo relevante la participación de mercado de los acuerdos navieros de flete de los que son miembros las partes en la ruta, ni la participación de las partes al interior de los mismos, o bien, respecto de la ruta costa oeste de Sudamérica – norte de Europa, la incrementaría sólo muy marginalmente; (ii) existirían competidores no asociados a acuerdos navieros de flete de entidad suficiente para desafiar a la entidad fusionada; y que (iii) la Operación no implica un cambio sustancial en las condiciones competitivas que pueda hacer más efectiva la coordinación - ya existente - entre los miembros de los acuerdos navieros de flete que operan en la ruta, o bien facilitar la coordinación entre las partes de dichos acuerdos y las compañías navieras no asociadas;

- 9) Que, respecto de la ruta costa oeste de Sudamérica - lejano oriente, analizada la participación de mercado de las partes y de los acuerdos navieros de flete en los que éstas participan, esta Fiscalía observa que la Operación no varía la participación de mercado de dichos acuerdos en la ruta, sino que sólo incrementa la participación de las partes al interior de los mismos, pudiendo alcanzar una posición de liderazgo;
- 10) Que, si bien no existirían compañías navieras no asociadas a acuerdos navieros de flete con entidad suficiente para desafiar a los acuerdos en los que participan las partes - lo cual podría facilitar la coordinación entre compañías no asociadas y los miembros de acuerdos navieros - esta Fiscalía estima que tales aprehensiones se encontrarían contrarrestadas en atención a la sobre capacidad estructural con la que usualmente operan las naves que transitan en la ruta, y que obraría como factor desestabilizador de eventuales acuerdos anticompetitivos.

RESUELVO:

1° ARCHÍVESE el expediente de Rol F35-2014 FNE, sin perjuicio de las facultades de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados en la presente resolución.

2° ANÓTESE y COMUNÍQUESE.

Rol F35-2014 FNE.


FCB




MARIO YBAR ABAD
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)