

**ANT.:** Adquisición de control en Fairfield Chemical Carriers Pte. Ltd. por parte de MOL Chemical Tankers Pte. Ltd.  
Rol FNE F367-2023.

**MAT.:** Informe de aprobación, sujeta a medidas de mitigación.

**Santiago, 26 de diciembre de 2023.**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)**

De conformidad a lo preceptuado en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe (“**Informe**”), relativo a la operación de concentración del Antecedente, recomendando su aprobación, a condición que se dé cumplimiento a las medidas de mitigación ofrecidas por las partes notificantes, según se expone a continuación:

#### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 20 de octubre de 2023, mediante presentación ingreso correlativo N°46.290-2023 (“**Notificación**”), MOL Chemical Tankers Pte. Ltd. (“**MOLCT**” o el “**Comprador**”) y Fairfield Chemical Carriers Inc. (“**FCC**” o el “**Vendedor**” y, conjuntamente con el Comprador, las “**Partes**”), notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) una operación de concentración consistente en la adquisición de control en Fairfield Chemical Carriers Pte. Ltd. (“**Sociedad Objeto**”), por parte de MOLCT (“**Operación**”).
2. De conformidad con lo establecido en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 7 de noviembre de 2023 esta Fiscalía instruyó el inicio de una investigación bajo el Rol FNE F367-2023, con el propósito de analizar los efectos de la Operación en la competencia (“**Investigación**”), y con esa misma fecha, dictó una resolución que acogió la solicitud de exención de las Partes de acompañar determinados antecedentes.
3. Con fecha 22 de noviembre de 2023, y de conformidad al artículo 53 del DL 211, esta División de Fusiones manifestó formalmente a las Partes ciertos reparos en relación a la Cláusula de No Competencia y la Cláusula de No Solicitud, según dichos términos se definen más adelante. Luego, con fecha 6 de diciembre de 2023, mediante presentación ingreso correlativo N°47.912-2023, las Partes ofrecieron medidas de mitigación para atender a dichos reparos, y se comprometieron a modificar la Cláusula de No Competencia y la Cláusula de No Solicitud, en los términos detallados *infra* (“**Medidas de Mitigación**”).
4. Consecuentemente, de conformidad con lo establecido en el artículo 60 inciso final del DL 211, con fecha 7 de diciembre de 2023, esta Fiscalía dictó una resolución mediante la cual suspendió el término legal establecido en el artículo 54 del DL 211 por un plazo de cinco días hábiles administrativos.

5. En cuanto a las Partes de la Operación, el Comprador es una sociedad constituida de conformidad a las leyes de la República de Singapur, dedicada al negocio de contenedores cisterna y a la operación de buques para el transporte de productos químicos<sup>1</sup>, mediante buques cisterna que proveen servicios de transporte de carga marítima de diversas sustancias a nivel global<sup>2</sup>. MOLCT es una filial de propiedad exclusiva y directa de Mitsui O.S.K. Lines Ltd., controlador del grupo MOL, grupo empresarial activo en diversos servicios relacionados al transporte marítimo a nivel mundial<sup>3</sup>. En Chile, la única entidad del grupo MOL que participa en la operación de buques para productos químicos es el Comprador<sup>4</sup>.
6. Por otra parte, el Vendedor, entidad constituida en Liberia, participa en el negocio de explotación de buques para el transporte de productos químicos, los cuales operan a nivel mundial y no en una ruta comercial específica<sup>5</sup>. FCC es filial de Fairfield-Maxwell Ltd. (“**Fairfield-Maxwell**”), matriz del grupo Fairfield-Maxwell, dedicado a la inversión y desarrollo de empresas presentes en diversos sectores<sup>6</sup>. En Chile, el grupo Fairfield-Maxwell sólo presta servicios mediante el Vendedor y la Sociedad Objeto<sup>7</sup>.
7. Por último, la Sociedad Objeto, Fairfield Chemical Carriers Pte. Ltd., es una sociedad constituida en Singapur con la finalidad de materializar la Operación y con el propósito de que se le traspase por completo el negocio de buques para productos químicos del Vendedor, junto con sus activos, obligaciones y contratos relacionados<sup>8</sup>.
8. Con fecha 30 de septiembre de 2023, las Partes celebraron un contrato de compraventa de acciones o *Share Purchase Agreement* (“**SPA**”)<sup>9</sup>, en virtud del cual el Comprador acordó comprar todas las acciones emitidas y en circulación de la Sociedad Objeto al Vendedor. Conforme a lo expuesto, la Operación consiste en la adquisición de control exclusivo por parte del Comprador en la Sociedad Objeto, calificando jurídicamente en la hipótesis prevista en el artículo 47 letra b) del DL 211.

## II. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

9. Las Partes operan en la industria de transporte marítimo de mercancías, específicamente mediante buques cisterna para productos químicos, siendo este el único traslape entre las actividades de ambas entidades.

---

<sup>1</sup> Notificación, párrafo 4.

<sup>2</sup> Acorde a la información publicada en su sitio web, MOLCT cuenta con una flota de 83 buques mediante los cuales transporta químicos orgánicos en un 54%, químicos inorgánicos en un 15%, aceites vegetales, animales y de melaza en un 19%, bioproductos en un 3% y otros productos en un 10%. Véase: <<https://www.molchemtankers.com>> [última visita: 22 de diciembre de 2023].

<sup>3</sup> Grupo de transporte multimodal, centrado en actividades de transporte marítimo con una amplia variedad de campos, incluidos los buques de carga seca, como los buques de transporte de mineral de hierro, carbón y virutas de madera, los buques cisterna que transportan petróleo crudo, los buques GNL que transportan gas natural licuado, los buques de transporte de automóviles y los portacontenedores que transportan una amplia gama de productos. Además, el grupo MOL se dedica a actividades relacionadas con el transporte marítimo, como servicios de almacenamiento, transporte aéreo y terrestre internacional, expedición de mercancías, inmobiliaria, remolcadores, sistemas de información, entre otras. Notificación, p. 5.

<sup>4</sup> Notificación, párrafo 16.

<sup>5</sup> Notificación, p. 6.

<sup>6</sup> Las actividades del grupo Fairfield-Maxwell a nivel global abarcan diversos sectores, como la manufactura, los servicios médicos, el transporte, la logística, los servicios financieros y los mercados de productos *non-commodities*, ubicados principalmente en Norteamérica, Japón y Europa.

<sup>7</sup> Notificación, párrafo 17.

<sup>8</sup> Notificación, párrafo 14.

<sup>9</sup> Véase el documento “*Project Falcon - Share Purchase Agreement (Executed), v.1*” acompañado por las Partes en la Notificación.

10. Según lo sostenido previamente por esta Fiscalía<sup>10</sup> y el Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**TDLC**”)<sup>11</sup>, en la industria de transporte marítimo de carga es posible distinguir dos clases de servicios: (i) “servicios de *tramp*”, de carácter no regular u ocasional, sin itinerarios predeterminados, utilizados para el transporte de carga a granel, donde el operador se encarga de transportar la mercancía de un lugar a otro en base a lo que solicite el cliente<sup>12</sup>; y (ii) “servicios de línea”, caracterizados por su regularidad y por salidas y escalas en puertos específicos, según una ruta predefinida, utilizados principalmente para el transporte de carga mediante contenedores. La operación de buques para productos químicos, incluidos los de las Partes, se realiza generalmente bajo el sistema *tramp*<sup>13</sup>.
11. El transporte de carga a granel en servicios de *tramp* se utiliza para el transporte de mercancías que se caracterizan por su homogeneidad, y los buques que prestan este tipo de servicios generalmente tienen características de construcción específicas para ciertos tipos de carga, distinguiéndose naves para transporte de graneles sólidos (carga seca) o graneles líquidos (carga líquida)<sup>14-15</sup>. En ese sentido las Partes destacan que los buques operados por ellas se distinguen del resto –otros buques para productos líquidos, portacontenedores y buques de carga seca a granel– ya que incorporan tanques que utilizan materiales y revestimientos especiales para el transporte de químicos líquidos<sup>16</sup>.
12. Sin perjuicio de lo anterior, las Partes afirman que los buques para productos químicos son capaces de transportar todo tipo de productos petrolíferos limpios (“**CPP**” sigla en inglés de “*clean petroleum products*”)<sup>17</sup> y sucios (“**DPP**” sigla en inglés para “*dirty petroleum products*”)<sup>18</sup>, así como productos químicos y aceites vegetales (*vegoils*)<sup>19</sup>. Es decir, los buques para productos químicos son aptos para transportar todo tipo de cargas líquidas a granel, existiendo un importante grado de sustitubilidad entre CPP, DPP, productos químicos y *vegoils*<sup>20</sup>, lo que fue corroborado durante la Investigación<sup>21</sup>.

<sup>10</sup> Véase: (i) Informe de Archivo Rol F27-2014 “Operación de concentración entre Cía. Sud Americana de Vapores S.A. y Hapag-Lloyd AG” (“**Informe F27-2014**”), párrafo 22; (ii) Informe de aprobación Rol FNE F135-2018, “Adquisición de las acciones de Grupo Empresas Navieras, SAAM Puertos y Ransa Comercial en Terminal Puerto Arica por Inversiones Neltume e Inversiones y Construcciones Belfi S.A.”, párrafos 30-32; (iii) Informe de aprobación Rol FNE F243-2020 “Asociación entre CMA CGM, Cosco Shipping Lines, Cosco Shipping Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCL y Qingdao Port Lines”, párrafo 29; y (v) Informe de aprobación Rol FNE F332-2022 “Adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd AG”, párrafos 20-21.

<sup>11</sup> TDLC, Resolución de término de fecha 10 de abril de 2013, en autos Rol ERN 14-2012, p. 3 y cc. 116º-117º.

<sup>12</sup> Declaración de ejecutivos de Maersk Tankers A/S de fecha 30 de noviembre de 2023.

<sup>13</sup> Notificación, párrafo 35; y declaración de ejecutivos de Maersk Tankers A/S de fecha 30 de noviembre de 2023.

<sup>14</sup> Categorización realizada por la *International Maritime Organization* (“**IMO**”), determinados en función de la estructura/ubicación/tamaño de los tanques de carga, etc. La IMO distingue los buques entre las siguientes categorías, dependiendo del tipo de producto transportado, el grado de riesgo medioambiental de los mismos en caso de derrames y el grado de seguridad requerido: (i) **Tipo IMO 1** (ii) **Tipo IMO 2**; y (iii) **Tipo IMO 3**.

Los productos específicos transportados por las Partes, figuran en el capítulo 17 del *International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk* (Código IBO), publicado por la IMO. Disponible en: <<https://imorules.com/GUID-68886D1C-E3B2-4891-9419-8FA238A56C44.html>> [última visita: 22 de diciembre de 2023].

<sup>15</sup> Informe F27-2014, párrafo 23; y Notificación, párrafo 43.

<sup>16</sup> Notificación, párrafo 30.

<sup>17</sup> Incluye el gasóleo, la gasolina, el Jet A1 y la nafta.

<sup>18</sup> Productos petrolíferos que se caracterizan por tener una mayor huella residual. Incluye el petróleo crudo, el fuelóleo, el condensado sucio y el destilado ceroso, entre otros.

<sup>19</sup> Incluyen una amplia gama de productos, como los productos químicos orgánicos e inorgánicos, y los aceites vegetales.

<sup>20</sup> Notificación, párrafo 36.

<sup>21</sup> Por ejemplo, antecedentes de la Investigación muestran que para que un buque de carga pase de transportar productos DPP a productos CPP debe incurrir en un costo de limpieza del buque, y viceversa, el cual las empresas llevan a cabo si la ganancia por hacerlo es lo suficientemente grande como para cubrir ese costo. Véase declaración de ejecutivos de Maersk Tankers A/S de fecha 30 de noviembre de 2023.

13. En cuanto al mercado relevante de producto, las Partes lo definen acorde al tipo de carga transportada, como el mercado de operación de buques para productos químicos, lo que correspondería a una subsegmentación del mercado de servicios *tramp* de transporte de carga marítima. Para fundamentar lo anterior, destacan que la Comisión Europea ha analizado el mercado de la operación de buques graneleros para el transporte de líquidos, que incluye la operación de buques petroleros y la operación de buques para productos químicos, ya que ambos cuentan con estanques, bombas y equipos de carga y descarga diseñados para sus respectivas cargas<sup>22-23</sup>.
14. Por otra parte, las Partes consideran que no son apropiadas otras subsegmentaciones en el mercado relevante de producto, considerando las bajas participaciones combinadas de mercado y la dinámica de la industria. En ese sentido, descartan explorar otras subsegmentaciones de mercado basadas en tipo de carga transportada –distinguiendo entre CPP, DPP, productos químicos y *vegoils*–<sup>24</sup>, o en tipo de buques para productos químicos –donde se distinguen buques que transportan principalmente productos de petróleo, buques que transportan principalmente productos químicos y *vegoils*, y buques con tanques de acero inoxidable<sup>25</sup>–. Asimismo, tampoco consideran adecuado segmentar el mercado en función del tamaño de los buques<sup>26</sup>, ya que todos compiten entre sí, y además todos los buques de la Sociedad Objeto son de más de 20.000 DWT (toneladas de peso muerto o *deadweight tons*, “DWT”), pudiendo realizar rutas de gran alcance por todo el mundo.
15. En base a la información recabada durante la Investigación, esta Fiscalía considera plausible definir el mercado relevante de producto como el de la operación de buques cisterna para productos líquidos, específicamente para el transporte de productos químicos<sup>27</sup>. Sin embargo, para efectos del presente análisis, la definición exacta puede permanecer abierta, debido a que independiente de la definición adoptada la Operación no generaría riesgos para la competencia.
16. En cuanto al alcance geográfico del mercado, las Partes consideran que el mercado geográfico de los servicios de operación de buques para productos químicos tiene un alcance global. Ello, por cuanto desde la perspectiva de la demanda, los clientes nacionales y extranjeros generalmente seleccionan operadores entre múltiples operadores nacionales y extranjeros de buques para productos químicos, dentro de los cuales existiría un alto grado de competitividad. Por su parte, desde el punto de vista de la oferta, los operadores nacionales y extranjeros de buques para productos químicos tienen rutas marítimas en todo el mundo, operan a escala mundial y hacen negocios con clientes nacionales y extranjeros prácticamente al mismo nivel de precios<sup>28</sup>.
17. Al respecto, esta Fiscalía considera plausible definir que el mercado de operación de buques para productos químicos tiene un alcance global. Lo anterior se debe a que

<sup>22</sup> Esto es, en el caso de los químicos, DPP, CPP, productos químicos y aceites vegetales o *vegoils*, entre otros.

<sup>23</sup> Comisión Europea, Caso M.5346 - APMM / BROSTRÖM, párrafo 13.

<sup>24</sup> Notificación, párrafo 33. Esta subsegmentación fue explorada por la Comisión Europea, véase caso M.5346 - APMM / BROSTRÖM, párrafo 26.

<sup>25</sup> Toda vez que existe sustituibilidad entre CPP, DPP, productos químicos y *vegoils*, como fue descrito *supra*. Véase: Notificación, párrafo 36.

<sup>26</sup> Como fue considerado por la Comisión Europea, distinguiendo entre buques bajo 10.000 DWT, y entre 10.000-60.000 DWT. Véase caso M.5346 - APMM / BROSTRÖM, párrafo 30.

<sup>27</sup> El hecho de que el transporte marítimo de productos químicos constituya un mercado distinto fue reafirmado por actores de la industria durante la Investigación. Véase declaración de ejecutivos de Maersk Tankers A/S de fecha 30 de noviembre de 2023.

<sup>28</sup> Notificación, párrafo 40.

ambas Partes disponen de una red global con flotas capaces de transportar múltiples tipos de cargas en todo el mundo<sup>29</sup>, al igual que la mayoría de los operadores de buques para productos químicos. Además, no se observan subsegmentaciones locales por ruta comercial dado que, en este mercado, las empresas operan sus buques bajo el sistema *tramp*, transportando la mercadería de un lugar a otro a pedido del cliente. Por último, el mercado es percibido de manera global por sus participantes<sup>30</sup>. En virtud de lo expuesto, es razonable establecer el mercado relevante geográfico a nivel global.

### III. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

18. Como fue señalado *supra*, MOLCT y la Sociedad Objeto superponen sus actividades únicamente en el segmento de operación de buques para productos químicos, cuyo mercado relevante geográfico se ha definido como uno de carácter global.
19. En la Tabla N°1, a continuación, se presentan las participaciones de mercado de las 10 firmas con mayor participación a nivel mundial y las Partes, medidas en el número de naves operativas durante el año 2022.

**Tabla N°1:** Participaciones de mercado para la operación mundial de buques para productos químicos en el año 2022, en número de naves.

**Nota Confidencial [1]<sup>31</sup>.**

N°	Empresa	Número de buques	Participación de mercado
1	Hafnia	[100-200]	[0-5]%
2	Maersk	[100-200]	[0-5]%
3	Norient	[100-200]	[0-5]%
4	Stolt-Nielsen	[100-200]	[0-5]%
5	Scorpio	[0-100]	[0-5]%
6	Shell	[0-100]	[0-5]%
7	<b>Grupo MOL</b>	<b>[0-100]</b>	<b>[0-5]%</b>
8	Odfjell	[0-100]	[0-5]%
9	Clearlake	[0-100]	[0-5]%
10	Torm	[0-100]	[0-5]%
-	<b>Grupo Fairfield-Maxwell</b>	<b>[0-100]</b>	<b>[0-5]%</b>
<b>Conjunta</b>		<b>[100-200]</b>	<b>[0-5]%</b>
Total		[4.000-5.000]	100%
Delta HHI		2,38	

**Fuente:** Elaboración propia en base a *CKB Fleet List*<sup>32</sup>.

20. En la Tabla N°2, a continuación, se presentan las participaciones de mercado de las 10 firmas con mayor participación a nivel mundial y las Partes, medidas según el número de DWT transportadas durante el año 2022.

<sup>29</sup> Notificación, párrafo 40. Asimismo, véase información publicada en el sitio web del Vendedor (disponible en <<https://fairfieldchemical.com/what-we-do/>>) y del Comprador (disponible en: <<https://www.molchemtankers.com/our-services/service-network/>>) [últimas visitas: 22 de diciembre de 2023].

<sup>30</sup> Véase: (i) declaración de ejecutivos de Maersk de fecha 30 de noviembre de 2023; y (ii) declaración de ejecutivos de MOLCT de fecha 16 de noviembre de 2023.

<sup>31</sup> La información entre corchetes (“[-]”) se refiere a información de carácter confidencial, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211. Dicha información se encuentra contenida en un Anexo de notas confidenciales.

<sup>32</sup> *CKB Fleet List* es una base de datos que proporciona información detallada sobre todos los buques que fueron operados a una fecha determinada. Esta base contiene información acerca del nombre del buque, sus toneladas de peso muerto disponibles, el material que está hecho, el año que fue fabricado, la firma operadora, la firma dueña del buque, entre otros. Véase: documento “12. *Global CT Fleet Dec 2022*” acompañado por las Partes como anexo a la Notificación.

**Tabla N°2:** Participaciones de mercado para la operación mundial de buques para productos químicos en el año 2022, en número de DWT.

**Nota Confidencial [2].**

N°	Empresa	Número de DWT	Participación de mercado
1	Hafnia	[6-7 millones]	[5-10]%
2	Maersk	[5-6 millones]	[0-5]%
3	Norient	[4-5 millones]	[0-5]%
4	Scorpio	[4-5 millones]	[0-5]%
5	Shell	[3-4 millones]	[0-5]%
6	Clearlake	[2-3 millones]	[0-5]%
7	Stolt-Nielsen	[2-3 millones]	[0-5]%
8	Torm	[2-3 millones]	[0-5]%
9	Odfjell	[2-3 millones]	[0-5]%
10	Trafigura	[2-3 millones]	[0-5]%
11	<b>Grupo MOL</b>	[2-3 millones]	<b>[0-5]%</b>
-	<b>Grupo Fairfield-Maxwell</b>	[0-1 millones]	<b>[0-5]%</b>
	<b>Conjunta</b>	[2-3 millones]	<b>[0-5]%</b>
	Total	[100-200 millones]	100%
	Delta HHI	3,41	

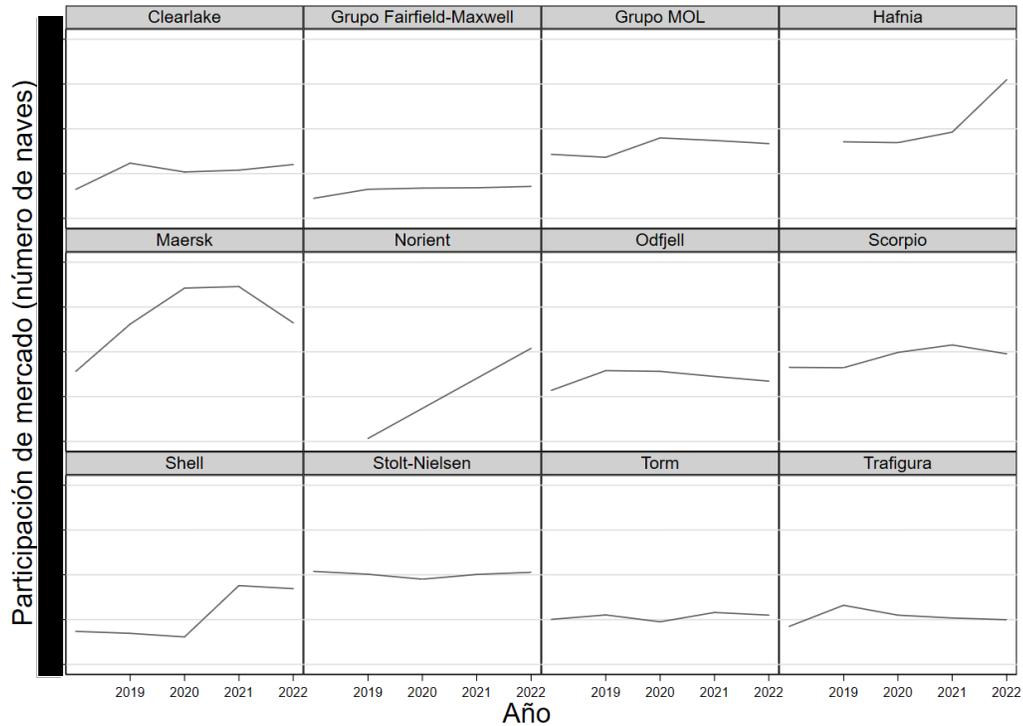
**Fuente:** Elaboración propia en base a *CKB Fleet List*.

21. De las tablas anteriores, utilizando ambas mediciones para calcular las participaciones de mercado, se observa que las Partes en conjunto no superan el [0-5]% de participación en el mercado relevante definido *supra*. Además, es posible observar que se trata de un mercado atomizado, que cuenta con múltiples actores, los que a su vez cuentan con bajas cuotas de mercado y respecto de los cuales no se evidencian posiciones de liderazgo clara por ninguno de éstos. Por otro lado, es posible observar que el cambio en el Índice de Herfindahl Hirschman (“**HHI**”) es de 2,38 y 3,41, respectivamente, para cada una de las medidas de participación de mercado. En consecuencia, no resulta necesario ahondar en un análisis utilizando indicadores de concentración de mercado dado que no se superan los umbrales establecidos en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de esta FNE de mayo de 2022 (“**Guía**”)<sup>33</sup>. **Nota Confidencial [3].**
22. Además, podemos notar a partir de los Gráficos N°1 y N°2 a continuación, que estas participaciones tienden a mantenerse relativamente constantes y bajas en el tiempo, lo cual también da señales de la homogeneidad del servicio y el hecho de que se trata de un mercado bastante atomizado<sup>34</sup>.

<sup>33</sup> Disponible en <<https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/05/20220531.-Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-version-final-en-castellano.pdf>> [última visita: 22 de diciembre de 2023].

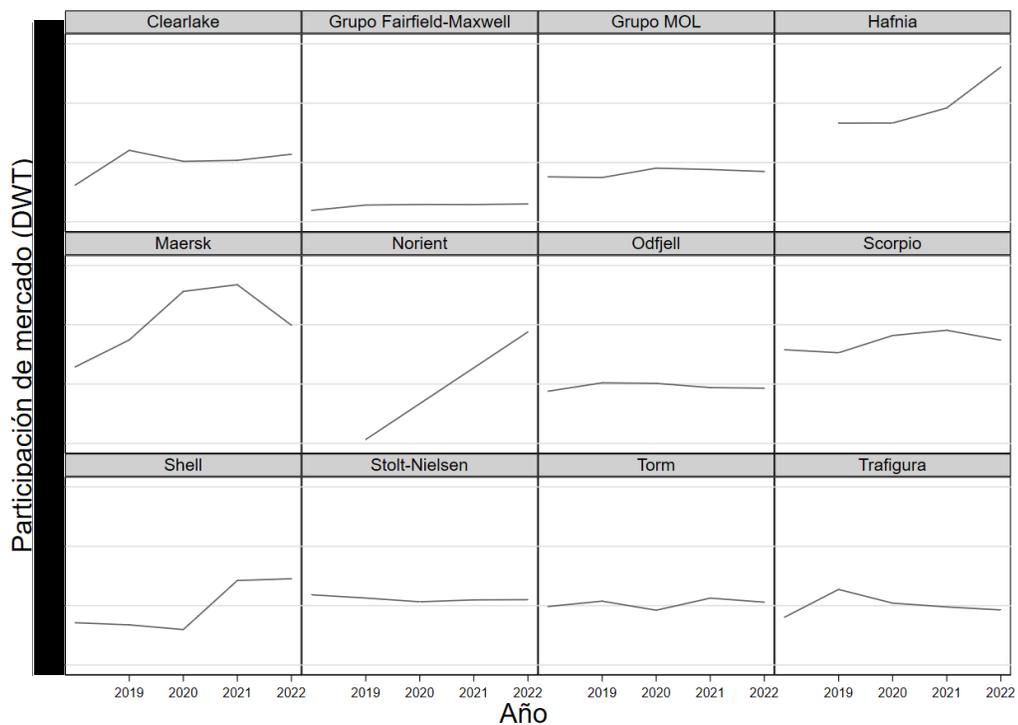
<sup>34</sup> Véase declaración de ejecutivos de Maersk de fecha 30 de noviembre de 2023.

**Gráfico N°1:** Participaciones de mercado para la operación mundial de buques para productos químicos para los años 2018-2022, en número de naves.  
**Nota Confidencial [4].**



Fuente: Elaboración propia en base a *CKB Fleet List*.

**Gráfico N°2:** Participaciones de mercado para la operación mundial de buques para productos químicos para los años 2018-2022, en número de DWT.  
**Nota Confidencial [5].**



Fuente: Elaboración propia en base a *CKB Fleet List*.

23. En el mismo sentido, en la Tabla N°3 a continuación, se observa que, incluso restringiendo el mercado relevante geográfico a Chile, y considerando únicamente los

productos que transportan las Partes hacia el país<sup>35</sup>, el Grupo MOL tendría una participación de mercado del [0-5]% y el Grupo Fairfield-Maxwell una participación del [0-5]% a diciembre de 2022<sup>36</sup> para esta definición de mercado. Esto es, en conjunto, las Partes no exceden el [0-5]% de la cantidad (medida en kilogramos netos) de productos químicos transportados hacia Chile. **Nota Confidencial [7].**

**Tabla N°3:** Participaciones de mercado en base a carga transportada hacia Chile.  
**Nota Confidencial [9].**

N°	Empresa	Cantidad (kg) de ítems importados	Participación de mercado
1	B&M Agencia Marítima	[1.400-1.500 millones]	[30-40]%
2	MTM Trading LLC	[400-500 millones]	[10-20]%
3	Odfjell	[300-400 millones]	[5-10]%
4	Naviera Petral	[200-300 millones]	[5-10]%
5	Ultramar	[200-300 millones]	[5-10]%
6	China Ocean Shipping	[100-200 millones]	[0-5]%
7	Stolt Tankers	[100-200 millones]	[0-5]%
8	Nippon Marine	[100-200 millones]	[0-5]%
9	Representaciones Mar	[100-200 millones]	[0-5]%
10	Ian Taylor	[100-200 millones]	[0-5]%
-	<b>Grupo Fairfield-Maxwell</b>	[0-100 millones]	<b>[0-5]%</b>
-	<b>Grupo MOL</b>	[0-100 millones]	<b>[0-5]%</b>
	<b>Conjunta</b>	[0-100 millones]	<b>[0-5]%</b>
	Total	[10.000-20.000 millones]	100%
	Delta HHI	0,08	

**Fuente:** Elaboración propia en base a información de las Partes y de Aduanas.

24. En consecuencia, las bajas participaciones de mercado de las Partes y las características propias del mercado de operación mundial de buques para productos químicos, en cuanto a su competitividad y alta sustitución por parte tanto de la oferta como de la demanda, no se verifican mayores riesgos potenciales resultantes de la Operación propuesta.

#### IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS Y MEDIDAS DE MITIGACIÓN

25. La sección 1.(a) del *Restrictive Covenant Agreement* del SPA<sup>37</sup> suscrito entre MOLCT y Fairfield-Maxwell, estipula que, por un período de cinco años posteriores al cierre de la Operación ("**Fecha de Cierre**"), Fairfield-Maxwell y sus filiales no podrán, directa o indirectamente, tener participación, administrar, controlar o invertir en cualquier empresa que se dedique al negocio de operación de buques cisterna para productos químicos de acero inoxidable de entre 8.900 a 50.000 DWT, en cualquier parte del mundo ("**Cláusula de No Competencia**")<sup>38</sup>.
26. Por otro lado, la sección 1.(b) del *Restrictive Covenant Agreement* establece que, durante el mismo periodo de cinco años y con un alcance geográfico global, Fairfield-Maxwell y sus filiales no podrán: (i) inducir o intentar inducir a cualquier persona que sea, o haya sido durante los 6 meses anteriores, un empleado del "grupo de la Sociedad Objeto"<sup>39</sup>, incluyendo directores y ejecutivos distintos a los que hayan renunciado antes de la Fecha de Cierre ("**Empleado Restringido**"), a dejar de trabajar o prestar servicios en el grupo de la Sociedad Objeto; (ii) contratar para

<sup>35</sup> De acuerdo a la base de datos de Aduanas, en Chile, las Partes [-] **Nota Confidencial [6].**

<sup>36</sup> Participaciones calculadas en base a información de la base de datos de Aduanas en base a los códigos arancelarios reportados por las Partes en el año 2022, [-]. **Nota Confidencial [8].**

<sup>37</sup> El *Restrictive Covenant Agreement* corresponde al Anexo A del SPA, y forma parte íntegra del mismo.

<sup>38</sup> Se exceptúan [-]. **Nota Confidencial [10].**

<sup>39</sup> "Grupo de la Sociedad Objeto" se define como [-]. Véase: definición de "*Company Group*" en SPA, p. 5. **Nota Confidencial [11].**

empleo o cualquier compromiso a un Empleado Restringido; o (iii) llamar, solicitar o prestar servicios a cualquier cliente, fletador, astillero, proveedor, prestamista, inversor u otro relacionado comercialmente al grupo de la Sociedad Objeto, con el fin de inducir o intentar inducir a esa persona a dejar de hacer negocios con el grupo de la Sociedad Objeto, o de cualquier manera interferir intencionalmente en la relación entre dichas personas relacionadas comercialmente al grupo de la Sociedad Objeto (“**Cláusula de No Solicitación**”)<sup>40-41</sup>. Los efectos en la competencia de estas cláusulas se analizarán a continuación.

27. En el análisis de una operación de concentración es posible identificar restricciones accesorias, las que corresponden a acuerdos o cláusulas que potencialmente pueden restringir la competencia, pero que han sido aceptados excepcionalmente –tanto por el TDLC como por esta Fiscalía– en la medida que estén directamente relacionados a la operación, sean necesarios para su implementación y se ajusten a los criterios de proporcionalidad establecidos en la jurisprudencia<sup>42</sup>.
28. En efecto, para que un determinado acuerdo o cláusula pueda ser considerado como una restricción accesoria debe (i) estar directamente vinculado a la operación principal y (ii) ser necesario para su implementación. El primer requisito se refiere a la existencia de una vinculación económica entre el acuerdo o cláusula en análisis y la operación principal, en el sentido de que la cláusula en análisis permita una adecuada transición hacia la nueva estructura luego de la operación. Por su parte, el segundo requisito evalúa si en ausencia de dicho acuerdo o cláusula, la operación principal no se podría implementar o se podría implementar en condiciones distintas<sup>43</sup>.
29. Una vez determinado que el acuerdo o cláusula en análisis corresponde a una restricción accesoria, procede evaluar si se ajusta o no a los criterios de proporcionalidad establecidos en la jurisprudencia. Al respecto, pronunciamientos anteriores del TDLC y de esta Fiscalía han sentado que las restricciones accesorias deben estar limitadas en: (i) su ámbito material, no extendiéndose más allá del giro estrictamente necesario para garantizar los fines de la operación principal; (ii) su ámbito espacial, no excediendo la zona geográfica en que produce efectos la operación principal; y (iii) su ámbito temporal, no extendiéndose más allá de lo estrictamente necesario para garantizar los fines de la operación principal y sus efectos. Respecto a este último ámbito, en términos generales esta Fiscalía estima

<sup>40</sup> Se exceptúan las siguientes solicitudes o contrataciones de empleados [-]. **Nota Confidencial [12]**.

<sup>41</sup> Como excepción común a estas cláusulas se encuentran: [-]. Véase *Restrictive Covenant Agreement*, sección 1(c). **Nota Confidencial [13]**.

<sup>42</sup> Véase: (i) Acuerdo Extrajudicial entre Fiscalía Nacional Económica y SMU S.A. de fecha 6 de julio de 2010 (“**Acuerdo Extrajudicial FNE/SMU**”), p. 2; (ii) Informe de archivo, Investigación de oficio por eventuales restricciones a la competencia establecidas en el marco de la operación de concentración de Maicao S.A. y Socofar S.A. Rol N°2043-12 (“**Informe Rol 2043-12**”), párrafo 21; (iii) Informe de aprobación, Adquisición de control en Grupo Uno Salud S.A. por parte de Inversiones Dental Salud SpA. Rol FNE F251-2020 (“**Informe F251-2020**”), párrafos 20-21; (iv) Informe de aprobación, sujeta a medidas de mitigación, Adquisición de control en Servicios de Respaldo de Energía Técnica Limitada y Enersafe S.A. por parte de Legrand Chile Btcino Limitada. Rol FNE F348-2023 (“**Informe F348-2023**”), párrafo 54; (v) Informe de aprobación, sujeta a medidas de mitigación, Adquisición de control en Power Train Technologies Chile S.A. por Marubeni Corporation. Rol FNE F360-2023 (“**Informe F360-2023**”), párrafo 21.

En el mismo sentido, véase: Comisión Europea, Comunicación de la Comisión sobre restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias para tal fin, de 2005 (“**Comunicación CE sobre restricciones accesorias**”), párrafo 7. Disponible en: <[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005XC0305\(02\)&from=EN](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52005XC0305(02)&from=EN)> y Competition and Markets Authority, Merger: Guidance on CMA’s jurisdiction and procedure (“**Guía CMA2**”), Anexo C. Disponible en: <[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1045115/CMA2\\_guidance\\_publication.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1045115/CMA2_guidance_publication.pdf)> [últimas visitas: 22 de diciembre de 2023].

<sup>43</sup> Véase: (i) Acuerdo Extrajudicial FNE/SMU, p. 2; (ii) Informe Rol 2043-12, párrafo 21; (iii) Informe F340-2023, párrafo 57; (iv) Informe F360-2023, párrafo 22. En el mismo sentido, Comunicación CE sobre restricciones accesorias, párrafo 13.

que cláusulas de no competencia superiores a dos años restringen innecesariamente la competencia, a menos que involucren un traspaso de *know-how*, caso en el cual se acepta su prolongación por un año adicional<sup>44-45</sup>.

30. A la luz del marco de análisis expuesto, esta Fiscalía evaluó si la Cláusula de No Competencia y la Cláusula de No Solicitud cumplen con los criterios para determinar si corresponden a restricciones accesorias a la Operación. Al respecto, antecedentes aportados por las Partes a la Investigación dan cuenta de que las cláusulas en comento están directamente relacionadas a la Operación, toda vez que se estipulan a favor del adquirente, y tienen por objeto permitir la correcta integración de FCC en el negocio de MOLCT<sup>46</sup>. Asimismo, las cláusulas son necesarias para la implementación de la Operación, dado que buscan evitar que el negocio del Vendedor pierda su integridad antes de que se establezca la fidelización de los clientes y empleados del negocio combinado y la plena integración de las actividades de las Partes<sup>47</sup>.
31. Por consiguiente, es posible considerar que las cláusulas de No Competencia y No Solicitud son restricciones accesorias a la Operación. A continuación, corresponde a esta Fiscalía evaluar si dichas cláusulas son proporcionales a la Operación.
32. En cuanto al alcance material de las restricciones analizadas, la Cláusula de No Competencia se restringe exclusivamente al negocio de operación de buques para productos químicos, de entre 8.900 a 50.000 DWT y de acero inoxidable, excluyendo la participación en negocios relacionadas a otro tipo de buques, y en actividades de intermediación respecto a buques para productos químicos. Por tanto, es posible sostener que el alcance de la Cláusula de No Competencia es proporcional desde el punto de vista material, dado que se limita al negocio desarrollado por la Sociedad Objeto y, de esta manera, no excede el giro estrictamente necesario para garantizar los fines de la Operación principal<sup>48</sup>.
33. Ahora bien, el alcance de la Cláusula de No Solicitud comprende a todos los empleados del grupo de la Sociedad Objeto, limitándose la prohibición solo a las ofertas activas de trabajo o proposiciones individuales que se refieran a aquellos empleados, sin incluir las ofertas pasivas o públicas de empleo. Al respecto, esta Fiscalía previno a las Partes que la extensión de la cláusula a todos los trabajadores del grupo de la Sociedad Objeto –sin estar limitada a trabajadores esenciales– podría ser excesiva para asegurar la adecuada continuidad del negocio y el valor de la

<sup>44</sup> Véase: (i) Informe Rol 2043-12, párrafo 21; (ii) Informe F251-2020, párrafos 22-23; (iii) Informe F348-2023, párrafo 59 y 63; y (iv) Informe F360-2023, párrafo 23 y 27.

<sup>45</sup> Al respecto, cabe destacar que autoridades de competencia comparadas evalúan las cláusulas de no competir y de no solicitud de manera similar. Al respecto, la Comisión Europea indica que “*las cláusulas de no captación y de confidencialidad tienen un efecto comparable al de las cláusulas inhibitorias a la competencia, por lo que se evalúan de forma similar*”, Comunicación CE sobre restricciones accesorias, párrafo 26. La CMA replica el mismo tenor, señalando que “*Non-Solicitation and confidentiality clauses have a comparable effect and are therefore evaluated in a similar way to non-competition clauses*”, Guía CMA2, párrafo C.19.

<sup>46</sup> Véase: Respuesta Oficio Ord. N°1743-2023 de MOLCT de fecha 17 de noviembre de 2023, p. 4. En el mismo sentido, respuesta Oficio Ord. N°1742-2023 de FCC, de misma fecha, p. 4.

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> En el mismo sentido, las Partes destacan que “*Las Cláusulas [...] se limitan explícitamente al negocio de la explotación de buques para el transporte de productos químicos, que coincide –y es incluso menos amplio, como se expone más adelante– con el mercado relevante de producto afectado por la Operación Propuesta. Además, está estrechamente adaptado para cubrir únicamente el negocio que las Partes operan actualmente. El objeto no se define en términos generales, ni abarca el negocio de los buques para el transporte de productos químicos en general, sino que se limita en cuanto al tamaño de los buques (8.900 a 50.000 TPM) y al material utilizado para los tanques de carga (acero inoxidable), dejando fuera de la restricción a aquellos buques que escapan a tales características*”. *Ibid.*, p. 5.

compañía adquirida<sup>49-50</sup>. Ante ello, las Partes indicaron que el grupo de la Sociedad Objeto cuenta con una nómina de empleados muy limitada y altamente especializada, compuesta por [-] personas –ninguna de ellas contratada en Chile– que ocupan cargos estratégicos y/o técnicos, y que son necesarias para la gestión global del negocio y continuar operando la flota de buques para transporte de productos químicos de FCC<sup>51</sup>. Por ende, esta Fiscalía considera que el alcance material de la Cláusula de No Solicitud es adecuado, toda vez que tiende a preservar el valor del negocio transferido. **Nota Confidencial [14]**.

34. Por otro lado, en relación con el alcance geográfico, ambos acuerdos tienen cobertura global, lo que coincide con el ámbito de las actividades de la Sociedad Objeto, que presta servicios de transporte marítimo no regulares de productos químicos a lo largo de todo el mundo<sup>52</sup>. Por dicha razón, esta Fiscalía estima que las restricciones se ajustan al criterio de proporcionalidad desde el punto de vista espacial o geográfico<sup>53</sup>.
35. Por último, respecto al alcance temporal de las cláusulas en comento, éstas tienen un plazo de vigencia de cinco años desde el cierre de la Operación. Este plazo excede el tiempo máximo que tanto el TDLC<sup>54</sup> como esta Fiscalía<sup>55</sup> han estimado como aceptable en decisiones anteriores, y las Partes no aportaron antecedentes de hecho y jurídicos suficientes que fundamenten la necesidad de ese plazo, ni tampoco acreditaron adecuadamente que la operación implique la transferencia de *know-how*<sup>56</sup>. Por tanto, a juicio de esta Fiscalía, las restricciones en análisis no son proporcionales en cuanto a su alcance temporal.
36. En virtud de lo expuesto, según se indicó *supra*, con fecha 22 de noviembre de 2023, esta División expuso a las Partes sus reparos sobre el alcance temporal de la Cláusula de No Competencia y la Cláusula de No Solicitud.
37. En consecuencia, con fecha 6 de diciembre de 2023, las Partes presentaron la propuesta de Medidas de Mitigación, mediante la cual se comprometen a modificar la Cláusula de No Competencia, reduciendo su alcance temporal de cinco a dos años, contados desde la Fecha de Cierre, solo respecto del transporte de cargas que tenga como origen o destino un puerto ubicado en Chile, y/o la prestación de servicios de transporte de productos químicos en buques de acero inoxidable a clientes registrados en Chile<sup>57</sup>. Asimismo, se obligaron a modificar la Cláusula de No

<sup>49</sup> Presentación “Análisis de Cláusulas Accesorias” realizada por esta FNE a las Partes con fecha 22 de noviembre de 2023, p. 8.

<sup>50</sup> En ese sentido, en pronunciamientos anteriores esta Fiscalía ha estimado que cláusulas de no solicitud que se limitan a trabajadores esenciales o *key talents* tienen un alcance adecuado. Véase: Informe de Aprobación Rol FNE F276-2021, “Adquisición de control en Red de Televisión Chilevisión S.A. por parte de Viacom Camden Lock Limited”, párrafos 83 y 92; e Informe F251-2020, párrafo 31.

<sup>51</sup> Medidas de Mitigación, nota al pie N°4.

<sup>52</sup> Notificación, párrafo 40. Asimismo, véase información publicada en el sitio web del Vendedor, disponible en: <<https://fairfieldchemical.com/what-we-do/>> [última visita: 22 de diciembre de 2023].

<sup>53</sup> En el mismo sentido, las Partes destacan que “[...] *el mercado relevante geográfico afectado por la Operación Propuesta es mundial, lo que concuerda con el razonamiento de la Comisión Europea para los servicios de tramp –como es la operación de buques para el transporte de productos químicos– y con el hecho de que los negocios de ambas Partes tienen cobertura global. En consecuencia, es razonable y está justificado que las Cláusulas tengan un ámbito geográfico mundial*”. Respuesta Oficio Ord. N°1743-23 de MOLCT de fecha 17 de noviembre de 2023, p. 5, y respuesta Oficio Ord. N°1742-23 de FCC, de misma fecha, p. 5.

<sup>54</sup> Véase: (i) TDLC, Resolución N°20/2007, p. 43; (ii) TDLC, Resolución N°23/2008, p. 36; (iii) TDLC, Resolución AE N°2/2010, pp. 1-2; y (iv) TDLC, Resolución N°43/2012, p. 115-116.

<sup>55</sup> Véase: (i) Acuerdo Extrajudicial FNE/SMU, p. 4; (ii) Informe Rol 2043-12, párrafo 32; (iii) Informe de archivo, Investigación sobre la toma de control de “Empresas Tecsa” y del 80% de ICEM por parte de SalfaCorp. Rol N°1810-11, párrafo 88; (iv) Informe F251-2020, párrafo 25; (v) Informe F348-2023, párrafo 65; (vi) Informe F360-2023, párrafo 29.

<sup>56</sup> Véase: Respuesta Oficio Ord. N°1743-2023 de MOLCT de fecha 17 de noviembre de 2023, pp. 5-6, y respuesta Oficio Ord. N°1742-2023 de FCC, de misma fecha, pp. 5-6.

<sup>57</sup> En consecuencia, la Cláusula de No-Competencia contenida en el *Restrictive Covenant Agreement* permanecerá vigente en los términos originalmente acordados, con una duración de cinco años, para aquellas

Solicitud, reduciendo su alcance temporal de cinco a dos años, contados desde la Fecha de Cierre, en todo el mundo<sup>58-59</sup>.

38. Esta División evaluó las Medidas de Mitigación propuestas por las Partes, a la luz de las condiciones establecidas en la Guía de Remedios de 2017 de esta FNE (“**Guía de Remedios**”)<sup>60</sup>. Al respecto, se concluye que las Medidas de Mitigación ofrecidas cumplen con los requisitos de efectividad e idoneidad, factibilidad de implementar y proporcionalidad, debido a que apuntan directamente a los reparos expuestos por esta División.
39. En particular, se estima que las Medidas de Mitigación son proporcionales e idóneas para mitigar los riesgos detectados, ya que acotan el ámbito temporal de las cláusulas para que no restrinjan innecesariamente la competencia. Al respecto, si bien la disminución de vigencia de la Cláusula de No Competencia solo tendría efectos en Chile, se considera que igualmente impide que se reduzca sustancialmente la competencia en el mercado, en atención a la baja entidad de la participación de mercado de las Partes tanto a nivel mundial como nacional.
40. Asimismo, las Medidas de Mitigación corresponden a remedios proporcionales, pues se ajustan a los lineamientos de la jurisprudencia. Por último, son medidas factibles de implementar, ejecutar y monitorear, toda vez que el perfeccionamiento de la Operación se condiciona al hecho de que las Partes modifiquen el *Restrictive Covenant Agreement* según lo comprometido.

## V. CONCLUSIÓN

41. En atención a los antecedentes antes señalados, y al análisis realizado en este Informe, se recomienda aprobar la presente operación de concentración a condición de que se dé cumplimiento a las Medidas de Mitigación ofrecidas por las Partes. Lo anterior salvo el mejor parecer del señor Fiscal, y sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

**VICENTE LAGOS TORO**  
**JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)**

MDE/VBS

---

cargas que no tengan como origen o destino un puerto ubicado en Chile, o para la prestación de servicios a clientes no registrados en Chile. Medidas de Mitigación, párrafos 2-3.

<sup>58</sup> Medidas de Mitigación, párrafo 6.

<sup>59</sup> Las Partes se comprometen a implementar ambas modificaciones al *Restrictive Covenant Agreement* en la fecha de cierre, y a informar a la FNE de esta modificación dentro de los diez días hábiles siguientes a su implementación. Medidas de Mitigación, párrafos 4 y 7.

<sup>60</sup> Guía de Remedios, párrafos 8-13.