

Santiago, 7 de octubre de 2020.

VISTOS:

1. El documento de fecha 23 de julio de 2020, correlativo ingreso N°02629-20 (“**Notificación**”), por el que se notifica a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) la eventual asociación entre CMA CGM S.A. (“**CMA CGM**”); COSCO SHIPPING Lines Co., Ltd. (“**COSCO SHIPPING Lines**”); COSCO SHIPPING Ports Limited (“**COSCO SHIPPING Ports**”); Shanghai International Port (Group) Co. Ltd. (“**SIPG**”); Hapag-Lloyd AG (“**Hapag-Lloyd**”); Hutchison Ports Development Ltd (“**Hutchison Ports**”); Orient Overseas Container Line Ltd. (“**OOCL**”); PSA i-Tech Pte. Ltd. (“**PSA**”); y Qingdao Port International Co., Ltd. (“**Qingdao Port**” y junto con CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, Hutchison Ports, OOCL y PSA, las “**Partes**” o las “**Constituyentes**”), para la creación de un *joint venture* (“**JV**” o “**Joint Venture**”) para el desarrollo y comercialización de una solución de digitalización del proceso comercial asociado a un envío de carga marítima, a través de una nueva entidad (“**Nueva Entidad**”), con el objetivo de mejorar la visibilidad y la gestión de la documentación en la cadena de distribución de los envíos realizados a nivel global (“**Operación**”).
2. La resolución de fecha 5 de agosto de 2020, por la cual esta Fiscalía declaró la Notificación incompleta, en atención a ciertas omisiones u errores que era necesario subsanar conforme al artículo 50 del DL 211, lo que las Partes cumplieron en presentación de fecha 11 de agosto del año 2020, correlativo de ingreso N°02849-20.
3. La resolución de inicio dictada por esta Fiscalía con fecha 25 de agosto del año 2020, que instruyó investigación bajo el Rol FNE F243-2020 (“**Investigación**”).
4. El informe de la División de Fusiones de esta Fiscalía, de fecha 7 de octubre de 2020 (“**Informe**”).
5. Lo señalado en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración del año 2012 de esta Fiscalía (“**Guía**”).
6. Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 39, 47, 50, 54 y demás disposiciones aplicables del DL 211; y,

CONSIDERANDO:

1. Que la Notificación da cuenta de una operación de concentración de aquellas comprendidas en el artículo 47 letra c) del DL 211, consistente en la formación de un *Joint Venture* por las Partes.

2. Que, conforme a lo señalado por las Partes, y de acuerdo a lo verificado por esta Fiscalía, la Operación daría forma a una nueva entidad diferente de éstas, mediante una sociedad que ejercería sus actividades de forma autónoma y permanente, con una administración dedicada a sus operaciones diarias y con personal propio.
3. Que las Partes de la Operación son, por una parte, CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, OOCL, y Hapag-Lloyd, empresas navieras principalmente activas en los servicios de transporte marítimo nacional e internacional de carga en contenedores y otros negocios relacionados (“**Constituyentes Navieras**”), y por la otra, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hutchison Ports, PSA y Qingdao Port, empresas operadoras de terminales portuarios y otros negocios relacionados (“**Constituyentes Puertos**”).
4. Que el *Joint Venture* tendrá como objeto establecer y desarrollar la plataforma de la Red Global de Negocios de Transporte Marítimo (“**Plataforma GSBN**”, por las siglas en inglés para *Global Shipping Business Network*), una iniciativa basada en una solución de *blockchain* que tiene por finalidad acelerar el desarrollo de soluciones digitales de los procesos actuales en la industria del transporte marítimo, en particular la documentación del transporte y procesos como la liberación de la carga, y que ofrecerá servicios a todas las partes interesadas de la referida industria, y entre ellas, a las Partes.
5. Que CargoSmart (Hong Kong) Limited (“**CargoSmart**”), una entidad relacionada a OOCL, prestará servicios tecnológicos al *Joint Venture* objeto de la Operación, además de desarrollar, alojar, y mantener la Plataforma GSBN.
6. Que la Plataforma GSBN puede considerarse como un servicio consistente en el desarrollo de actividades que se clasifican dentro de la categoría de software de aplicación empresarial para la gestión de cadenas de suministro (“**SCM EAS**” por las siglas en inglés para *Supply Chain Management – Enterprise Application Software*), dentro de la industria de servicios de tecnología de la información (“**IT**”).
7. Que adicionalmente, conforme a lo expuesto en la Notificación, ni las matrices ni las empresas relacionadas al JV se encuentran activas en Chile en dicho servicio, ni éste conforma su actividad principal en el mundo.
8. Que por otro lado, las Constituyentes Navieras superponen sus actividades en el segmento de transporte marítimo de contenedores, existiendo entre algunas de ellas, o entre ellas y con otras compañías navieras ajenas al JV, acuerdos navieros bajo distintas formas de cooperación y con diverso alcance.
9. Que la industria naviera ha sido analizada y descrita por esta Fiscalía en varias ocasiones, habiéndose definido como mercado relevante de producto al transporte de carga a través de contenedores, segmentándose entre carga seca y carga refrigerada en aquellas rutas en que la carga refrigerada supera el 10% del volumen

de la carga transportada. En cuanto al mercado relevante geográfico, este se ha definido como cada ruta comercial, determinado por el rango de puertos servidos en los dos extremos de un servicio, distinguiéndose además por la direccionalidad dentro de cada ruta.

10. Que de acuerdo a las rutas en que traslapan sus actividades las Constituyentes Navieras, y a las definiciones de mercado relevante adoptadas, serían mercados relevantes afectados por la Operación aquellos que involucran el transporte marítimo de carga a través de contenedores en ciertas rutas¹. En cada caso, existen tres mercados por cada ruta, a saber: importación de carga (sin distinción entre carga seca y refrigerada), exportación de carga seca, y exportación de carga refrigerada. En este caso, si bien no es necesario definir de forma estricta el mercado relevante, se adoptan las definiciones utilizadas anteriormente.
11. Que en cuanto al análisis competitivo, se ha estimado que la Operación podría eventualmente conllevar dos riesgos competitivos, la eliminación de un competidor potencial y riesgos de naturaleza coordinada.
12. Que para que el riesgo de eliminación de competidor potencial se verifique, se debe evaluar, en primer lugar, la probabilidad de que la empresa se hubiera convertido en un competidor efectivo, lo que comprende tanto la intención de entrada como la calidad de la misma, y en segundo lugar, el potencial contrapeso de los competidores, en términos de si una vez perfeccionada la entrada, existirían otros actores capaces de ejercer una presión competitiva.
13. Que respecto del primer requisito, se examinó si alguna de las Partes desarrollaba las actividades del JV o si contaba con planes concretos de entrar al mercado en que éste se desenvolvería, en ausencia de la Operación. Según los antecedentes de la Investigación, ello fue descartado, toda vez que ninguna de las Partes actualmente desarrolla de manera principal estas actividades, y no proyectaban el desarrollo de tecnologías similares a la Plataforma GSBN.
14. Que si bien no se cumple el primer requisito, debido a que no habría planes de entrada, en cuanto al segundo requisito, antecedentes de la Investigación dan cuenta de la existencia de otros competidores, que asociados podrían eventualmente expandirse en este mercado, por ser éste incipiente, en particular, la existencia de ciertas plataformas y proyectos alternativos al de la Plataforma GSBN, por lo que es razonable sostener que los actores incumbentes en este mercado podrían haber ejercido un contrapeso efectivo al potencial entrante. Adicionalmente,

¹ Las rutas en que existe traslape entre las Constituyentes Navieras, son las siguientes: (i) Costa Oeste de Sudamérica a Norte de Europa, (ii) Costa Oeste de Sudamérica al Mediterráneo, (iii) Costa Oeste de Sudamérica a Lejano Oriente, (iv) Costa Oeste de Sudamérica a Centroamérica y el Caribe, (v) Costa Oeste de Sudamérica a Costa Este de Sudamérica, (vi) Costa Oeste de Sudamérica a Norteamérica, (vii) Costa Oeste de Sudamérica al subcontinente Indio, (viii) Costa Oeste de Sudamérica a Costa Oeste de África, (ix) Costa Oeste de Sudamérica a Costa Sur de África, y (x) Costa Oeste de Sudamérica a Costa Este de África.

existirían otras empresas navieras y puertos que no tienen relaciones de propiedad con estas plataformas.

15. Que los riesgos coordinados consisten en que la Operación podría facilitar un comportamiento coordinado entre los miembros del JV, específicamente las Constituyentes Navieras, al ser competidores directos en algunas rutas con destino u origen en puertos de Chile, lo que se efectuaría de dos formas distintas: (i) mediante la utilización de la propia Plataforma GSBN; y (ii) en las instancias de administración conjunta del JV.
16. Que conforme a la Investigación fue posible descartar que la utilización de la Plataforma GSBN facilite la coordinación entre las Constituyentes Navieras, considerando que no se prevé que información comercialmente sensible se transfiera a través de la Plataforma GSBN, lo que se sustenta en que el diseño de la plataforma, como una solución privada de *blockchain*, implica que la información compartida a través de ésta, que permitiría la gestión de las cadenas de suministro, se transferiría sólo en base a permisos, por lo que sólo sería accesible para las partes de la transacción de transporte de carga respectiva - esto es, cliente y empresa naviera - y no para todas las Partes del JV.
17. Que adicionalmente, la existencia de resguardos establecidos por las Partes en los documentos corporativos del JV, como por ejemplo, la prohibición de compartir información competitivamente sensible, la implementación de un protocolo para ese objeto, y el nombramiento de un oficial de cumplimiento para su monitoreo efectivo, se han estimado, en principio y en su conjunto, como suficientes para prevenir eventuales riesgos de coordinación entre las Constituyentes Navieras.
18. Que a mayor abundamiento, y desde una perspectiva conservadora, en el escenario de que se produjera a futuro algún incumplimiento a los señalados resguardos, la FNE evaluó si resultaría posible para las Constituyentes Navieras desplegar algún comportamiento coordinado, y generar con ello algún impacto en el mercado.
19. Que atendido el tamaño de los mercados involucrados, así como la existencia de acuerdos previos entre las Constituyentes Navieras respecto de algunas rutas, sumado a que en la mayoría de los mercados afectados, la nueva instancia de comunicación entre las Constituyentes Navieras que conllevaría el *Joint Venture* no representa una diferencia sustancial respecto de la situación actual, permite concluir que el perfeccionamiento de la Operación no es un hecho que facilitaría el actuar coordinado de las Partes,.
20. Que atendido lo expuesto, esta Fiscalía ha llegado a la conclusión que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32 del DL 211 y de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

RESUELVO:

- 1°.- **APRUÉBESE**, de manera pura y simple, la Operación relativa a la asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIPG, Hapag-Lloyd, Hutchison Ports, OOCL, PSA y Qingdao Port, para el desarrollo de la Plataforma GSBN.
- 2°.- **NOTIFÍQUESE** a las Partes notificantes por medio de correo electrónico, según dispone el artículo 61 del DL 211.
- 3°.- **PUBLÍQUESE.**

Rol FNE F243-2020

RICARDO RIESCO EYZAGUIRRE
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

FIP