



Resolución N° 52 / 28-11-2023

El folio ha sido generado electrónicamente.

VISTOS:

1. La presentación de fecha 2 de agosto de 2023, correlativo de ingreso N°41.884-2023 (“**Notificación**”), en virtud de la cual CMA CGM S.A. (“**CMA CGM**” o “**Compradora**”), por un lado, y Bolloré S.E. (“**Bolloré**”) y Tamaris Finances S.A.R.L. (“**Tamaris**” y, junto con Bolloré, los “**Vendedores**”) (y, en conjunto con CMA CGM, las “**Partes**”), por el otro, notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) la operación de concentración consistente en la eventual adquisición de control en Bolloré Logistics S.E. y sus filiales (“**Bolloré Logistics**” o “**Entidad Objeto**”) por parte de CMA CGM (“**Operación**”).
2. Las resoluciones de fecha 17 de agosto de 2023, por las que esta Fiscalía dio lugar parcialmente a las solicitudes de exención realizadas por las Partes (“**Resolución de Exención**”) y, a su vez, declaró incompleta la Notificación (“**Primera Resolución de Incompletitud**”) de conformidad al artículo 50 inciso final 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**”).
3. La presentación de fecha 31 de agosto de 2023, ingreso correlativo N°43.514-2023, en virtud de la cual las Partes acompañaron nuevos antecedentes con el objeto de subsanar los errores y omisiones de la Notificación identificados en la Primera Resolución de Incompletitud, así como también proporcionaron los antecedentes exigidos en la Resolución de Exención.
4. La resolución de fecha 13 de septiembre de 2023, que declaró incompleta la Notificación y su primer complemento (“**Segunda Resolución de Incompletitud**”).
5. La presentación de fecha 29 de septiembre de 2023, ingreso correlativo N°45.999-2023, en virtud de la cual las Partes subsanaron los errores y omisiones identificados en la Segunda Resolución de Incompletitud.
6. La resolución de fecha 16 de octubre de 2023, por la que esta Fiscalía ordenó el inicio de la investigación de la Operación, de conformidad a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, bajo el Rol FNE F357-2023 (“**Investigación**”).
7. El informe de la División de Fusiones de la Fiscalía, de esta misma fecha (“**Informe**”).
8. Lo dispuesto en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de mayo de 2022 (“**Guía**”).
9. Lo dispuesto en los artículos 1°, 2, 39, 50 y 54, y en el Título IV, todos del DL 211.

CONSIDERANDO:

1. Que la Compradora es una sociedad constituida de conformidad con las leyes de Francia, matriz del grupo empresarial CMA CGM, que se dedica principalmente al transporte de contenedores y a la prestación de servicios portuarios. En Chile, el grupo CMA CGM opera en el transporte marítimo de línea mediante contenedores a través de su filial CMA CGM Chile S.A., y la provisión de servicios de *freight forwarding* y de logística de contratos a través de su filial CEVA Logistics S.A. (“**CEVA**”). Además, el Grupo CMA CGM recientemente lanzó CMA CGM Air Cargo (“**CCAC**”), ingresando a la prestación de servicios de transporte aéreo de carga.



2. Que, por el lado de los Vendedores, Bolloré es una sociedad constituida de conformidad con las leyes de Francia, matriz del grupo empresarial Bolloré que cuenta con presencia internacional y se dedica a diversas actividades económicas, entre las que se encuentran: (i) comunicaciones; (ii) transporte y logística; (iii) actividades industriales; e (iv) inversiones financieras. En Chile, a través de la Entidad Objeto, se encuentra activa en la provisión de servicios de *freight forwarding* y de *logística de contratos* a través de su filial Bolloré Logistics Chile S.A. Por su parte, Tamaris es una sociedad constituida de conformidad con las leyes francesas que opera como una sociedad holding de inversiones perteneciente al grupo Bolloré.
3. Que, por último, la Entidad Objeto, Bolloré Logistics, es una sociedad constituida de conformidad con las leyes francesas activa en la provisión de servicios de *freight forwarding* y de logística de contratos.
4. Que la Operación consiste en la adquisición del 100% de las acciones de Bolloré Logistics y sus filiales por parte de CMA CGM. Consecuentemente, la Operación corresponde a la hipótesis descrita en los términos de la letra b) del artículo 47 del DL 211, al adquirir CMA CGM derechos que le permitirán influir decisivamente en la administración de Bolloré Logistics.
5. Que producto de la Operación se observa la existencia de un traslape horizontal en (i) *freight forwarding* y (ii) logística de contratos. Del mismo modo, se constata la existencia de una relación vertical entre las actividades de la Compradora y de la Entidad Objeto, puesto que: (i) aguas arriba, CMA CGM desarrolla actividades en el mercado de (a) transporte marítimo de línea mediante contenedores y (b) servicios de transporte aéreo de carga; y (ii) aguas abajo, Bolloré Logistics desarrolla actividades de *freight forwarding* aéreo y marítimo.
6. Que, en relación al traslape horizontal en la prestación de servicios de *freight forwarding*, éstos corresponden a aquella “*organización del transporte de mercaderías, que puede incluir actividades como despacho aduanero, almacenaje, servicios de tierra, etc., en representación de terceros clientes, de acuerdo a sus necesidades*”¹. De manera conservadora, por el lado del producto, el análisis consideró segmentaciones según el medio de transporte utilizado y la extensión geográfica de los servicios prestados, mientras que, en cuanto al ámbito geográfico, éste se consideró de alcance nacional, sin que esto constituya necesariamente una definición precisa del mercado relevante, dado que las conclusiones del análisis competitivo no variarían de adoptarse una segmentación diferente. En cuanto al traslape horizontal en la prestación de servicios de logística de contratos, en casos anteriores éstos han sido definidos como aquellos comprendidos en la planificación, implementación y control de flujo de bienes transportados, abarcando labores de recepción, almacenaje, distribución, despacho y otros servicios de valor adaptables a las necesidades específicas de cada cliente². El análisis de los efectos de la Operación consideró los segmentos de los servicios de logística de contratos según la extensión geográfica de los servicios ofrecidos, sin considerar segmentaciones por tipo de bien o industria, y de alcance nacional, sin que esto constituya necesariamente una definición precisa de mercado relevante dado que las conclusiones no varían al adoptar una definición más estrecha.
7. Que, respecto a la relación vertical señalada, en primer lugar, en casos anteriores se ha definido el mercado relevante de producto del servicio de transporte de línea en contenedores como el “*transporte marítimo de carga, prestado de manera regular, a través de rutas preestablecidas y empleando buques portacontenedores*”,

¹ Véanse informe de aprobación sobre Adquisición de Panalpina Welttransport Holding AG por parte de DSV A/S, Rol FNE F197-2029; informe de aprobación sobre Adquisición de control en Agility’s Global Integrated Logistics Division por parte de DSV Panalpina A/S, Rol FNE F282-2021; e informe de aprobación sobre Adquisición de control en J.F. Hillebrand Group AG por parte de Deutsche Post Beteiligungen Holding GmbH, Rol FNE F291-2021.

² Véase informe de aprobación sobre Adquisición de CEVA Logistics AG por CMA CGM S.A., Rol FNE F168-2018 (“**Informe CMA – Ceva**”), párr. 14.



segmentación que se ha adoptado también en esta Investigación³. En cuanto a la dimensión geográfica, se utiliza la segmentación en base a las rutas comerciales, sin que las conclusiones del Informe varíen de adoptarse una segmentación más estrecha. Por su parte, el transporte de carga aérea incluye todos los tipos de transporte aéreo de carga sin segmentar por tipo de producto ni transportista⁴, y, en cuanto a su dimensión geográfica, se consideró el nivel de país-continente como la adecuada.

8. Que, en cuanto a los eventuales efectos unilaterales horizontales de la Operación para el segmento de *freight forwarding*, durante la Investigación fue posible constatar que, en ninguna de las subsegmentaciones plausibles, la variación proyectada del índice de concentración Herfindhal Hirschman (“HHI”) sobrepasa los umbrales que establece la Guía⁵, así como también que en cada una de ellas existe un número significativo de actores alternativos a las Partes, los que serían capaces de disciplinarlas competitivamente. Por lo tanto, es posible concluir que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.
9. Que, en relación con el segmento de *logística de contratos*, dada la baja participación de Bolloré, en conjunto con la presencia de operadores logísticos relevantes, fue posible concluir que la Operación tampoco resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en este segmento.
10. Que, en cuanto a las relaciones verticales señaladas *supra*, en *transporte marítimo de línea mediante contenedores*, los antecedentes recabados durante la Investigación permiten descartar que CMA CGM tenga la habilidad de ejecutar una estrategia de bloqueo de insumos, en atención a que: (i) CMA CGM no posee una participación de mercado suficiente en ningún tramo comercial que le otorgue la habilidad de implementar una estrategia de este tipo; y (ii) en cada tramo comercial donde CMA CGM se encuentra activa, también se encuentran activos otros oferentes de servicios de transporte marítimo relevantes. Adicionalmente, en cuanto a una potencial estrategia de bloqueo de clientes, se considera como un escenario improbable que la entidad resultante tenga la habilidad y los incentivos para ejecutar estrategias exclusorias de este tipo como consecuencia de la Operación, dada la presencia menor de la entidad resultante en la prestación de servicios de *freight forwarding*.
11. Que, en relación con el *transporte aéreo de carga*, dada la participación de mercado que ostentaría CMA CGM aguas arriba y la baja presencia de la entidad resultante aguas abajo, CMA CGM no tendría poder de mercado suficiente para ejecutar una estrategia de bloqueo de insumos. Del mismo modo, dada la presencia menor de la entidad resultante aguas abajo, es posible descartar que ésta tenga la habilidad y los incentivos para ejecutar una estrategia de bloqueo de clientes como consecuencia de la Operación.
12. Que, en atención a todo lo anterior, esta Fiscalía ha llegado a la convicción de que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los segmentos analizados.

³ En este sentido, véanse informe de archivo relativo a la operación de concentración entre Cía. Sud Americana de Vapores S.A. y Hapag-Lloyd A.G., Rol FNE F27-2014; Informe de aprobación relativo a la operación de concentración entre NYK, MOL y KL, Rol FNE F82-2017; Informe de aprobación relativo a la operación de concentración entre Maersk Line y Hapag Süd, Rol FNE 83-2017; Informe CMA – Ceva; informe de aprobación relativo a la Asociación entre CMA CGM, COSCO SHIPPING Lines, COSCO SHIPPING Ports, SIFG, Hapag-Lloyd, PSA, Hutchinson Ports, OOCLy Qingdao Port Lines, Rol FNE 243-2020; e informe de aprobación relativo a la operación de concentración entre SAAM Ports S.A, SAAM Logistics S.A y Hapag-Lloyd AG , párrafo 71, Rol FNE 332-2022. En el mismo sentido, la Comisión Europea ha definido el servicio de transporte de línea mediante contenedores de manera similar. Véase, por ejemplo, COMISIÓN EUROPEA, Caso M.10733. CMA CGM / GEFCO.

⁴ Véase Informe de aprobación de la adquisición de control en JetSMART Holdings Limited por parte de American Airlines, INC., Rol FNE F327-2022, párr. 14. En el mismo sentido, véase: Informe AE Rol N°2585-19 FNE, párr. 272; COMISION EUROPEA, Caso COMP/M.3280 AIR FRANCE/KLM, párr. 37.; COMISION EUROPEA, Caso COMP/M.6828 – DELTA AIR LINES/VIRGIN GROUP/VIRGIN ATLANTIC LIMITED, párr .74.

⁵ Guía, párr. 35.



RESUELVO:

- 1°.- **APRUÉBESE**, de manera pura y simple, la Operación relativa a la adquisición de control en Bolloré Logistics S.E. por parte de CMA CGM S.A.
- 2°.- **NOTIFÍQUESE** a las Partes la presente resolución por medio de correo electrónico, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 61 del DL 211.
- 3°.- **PUBLÍQUESE.**

Rol FNE F357-2023.

JORGE GRUNBERG PILOWSKY
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
Fiscalía Nacional Económica
Incorpora Firma Electrónica Avanzada

FGV/ARC