ANT.: Adquisición de control en Transportes Patagonia Wellboat Limitada por parte de Naviera Ultranav Chile Limitada y de Naviera Ultranav Limitada.
Rol FNE F384-2024.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 6 de mayo de 2024.

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES

De conformidad con lo establecido 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 ("**Operación**"), recomendando su aprobación, en forma pura y simple, por las razones que a continuación se explican:

I. ANTECEDENTES:

1. Con fecha 12 de marzo de 2024, mediante documento de ingreso correlativo N°50.638-2024 ("**Notificación**"), por una parte, Naviera Ultranav Chile Limitada ("**Ultranav Chile**") y Naviera Ultranav Limitada ("**Ultranav**", y en conjunto con Ultranav Chile, "**Compradoras**"); y por la otra, Hans Jorg Kossmann Perl, Inversiones Hans Kossmann SpA, Patagonia Inversiones Limitada y Patagonia Swiss S.A. Agencia en Chile ("**Vendedores**" y conjuntamente con las Compradoras, "**Partes**"), notificaron a la Fiscalía Nacional Económica ("**Fiscalía**") una operación de concentración consistente en la adquisición de Transportes Patagonia Wellboat Limitada ("**Entidad Objeto**" o "**TPW**").

2. La Notificación fue realizada acogiéndose al mecanismo de notificación simplificada contenido en el artículo 7° del Reglamento sobre la Notificación de una Operación de Concentración, aprobado en el Artículo Segundo del Decreto Supremo N°41, de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo ("**Reglamento**").

3. Con fecha 22 de marzo de 2024, la Fiscalía emitió una resolución en virtud de la cual declaró incompleta la Notificación, de conformidad con el artículo 50 inciso final del DL 211. Posteriormente, mediante documento de ingreso correlativo N°50.900-2024 de fecha 27 de marzo de 2024, las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación.

4. Con fecha 3 de abril de 2024, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación conforme a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, bajo el Rol FNE F384-2024 ("**Investigación**").

5. Respecto a los Compradores, Ultranav es una sociedad chilena presente en los mercados de transporte marítimo de carga a granel, líquida y sólida, y de carga en contenedores. Ultranav Chile es una sociedad chilena que no tuvo actividades en los años 2022 y 2023.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

Las Compradoras forman parte del Grupo Ultranav[1], conglomerado internacional presente en Chile en los mercados de transporte marítimo de carga y servicios de asistencia a naves.

6. En cuanto a los Vendedores, estos son don Hans Kossmann, empresario chileno con participación en diferentes sociedades de inversión; y las sociedades de inversión Inversiones Hans Kossmann SpA, Patagonia Inversiones Limitada y Patagonia Swiss S.A. Agencia en Chile.

7. Por su parte, la Entidad Objeto es una sociedad chilena dedicada al transporte marítimo de peces vivos de especies salmónidas en la zona sur de Chile mediante *wellboats*. Un *wellboat* es un buque diseñado, construido o acondicionado especialmente para el transporte de peces vivos, siendo este su único uso[2].

8. La Operación consiste en la eventual adquisición por parte de las Compradoras de la totalidad de los derechos sociales en la Entidad Objeto, de los que actualmente son titulares las Vendedoras, con miras a obtener su control exclusivo. En consecuencia, la Operación corresponde a la hipótesis descrita en los términos de la letra b) del artículo 47 del DL 211, al adquirir las Compradoras derechos que les permitirían influir decisivamente en la administración de la Entidad Objeto.

II. ANÁLISIS COMPETITIVO

9. Las Partes señalaron en la Notificación que no existen traslapes horizontales ni verticales entre las actividades de las Compradoras y las de TPW, ya que no realizan ni tienen proyectado realizar actividades económicas en el mismo mercado relevante, ni en mercados verticalmente relacionados[3]. Para justificar sus afirmaciones, las Partes expusieron los argumentos que se sintetizan a continuación.

10. Por un lado, indicaron que la Entidad Objeto participa del mercado de transporte marítimo de peces vivos (biomasas) mediante *wellboats*. TPW presta sus servicios a productores de especies salmónidas domiciliados en las regiones de Los Lagos, Aysén y Magallanes, quienes demandan el transporte marítimo de sus peces: (i) desde las pisciculturas hacia los centros de cultivo, para el caso de peces juveniles o *smolts*; y/o, (ii) desde estos centros de cultivo hacia los centros de acopio, o directamente a las plantas faenadoras o procesadoras, para el caso de los peces ya crecidos y cosechados.

11. Por otro lado, señalaron que las Compradoras participan de la prestación de servicios de transporte marítimo de carga, tanto de carácter regular como esporádico[4]. Añadieron que dichos servicios de transporte se clasifican de acuerdo al tipo de carga transportada, por

---

[1] El Grupo Ultranav es controlado por la familia Von Appen Burose. El grupo empresarial de las Compradoras se compone adicionalmente por las siguientes sociedades en Chile: (i) Inversiones Volcan Mocho S.A; **[1]**; (vi) Naviera Inversiones Fausto S.A. CPA; **[1]**; (viii) Remolcadores Ultratug Ltda.; (ix) Administradora de Naves Humboldt Ltda. **[Nota Confidencial 1]**.

Esta información entre corchetes y su enumeración correlativa se refiere a información de carácter reservada o confidencial, conforme a lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211. Dicha información se encuentra contenida en el Anexo A de Notas Confidenciales.

[2] Notificación, párr. 4.

[3] Notificación, párr. 2.

[4] Adicionalmente, Remolcadores Ultratug Limitada, una empresa del grupo empresarial de Ultranav, ofrece y presta en el territorio nacional los siguientes servicios no relacionados a la industria salmonera: (i) Servicios de remolque a naves en puertos y terminales portuarios a través de remolcadores y embarcaciones diseñadas, equipadas y especializadas para el remolque y apoyo a grandes naves durante su arribo, tránsito, atraque y desatraque en puertos y terminales portuarios; (ii) Otros servicios de apoyo a través de remolcadores y otras embarcaciones especializadas, como las PSV (*Platform Supply Vessels*) y AHTS (*Anchor Handling Towing Supply Vess*el), que prestan servicios en diversas áreas, tales como: (a) salvataje marítimo, principalmente mediante la remoción de restos de naufragios, el reflotamiento de naves y artefactos navales sumergidos y la contención y recuperación de derrames marítimos; (b) obras civiles, principalmente mediante la ejecución y mantenimiento de estructuras marítimas; y (c) actividades costa afuera, tales como apoyos a plataformas petrolíferas, asistencia técnica y logística para su mantenimiento y operación. Véase Notificación, párr. 28.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

ejemplo, (i) granel líquido; (ii) granel sólido; y (iii) carga contenerizada, para cada uno de las cuales se emplean naves o buques que se diseñan, construyen o acondicionan y equipan específicamente para tal efecto[5].

12. Al respecto, esta División pudo constatar, a partir de las afirmaciones sostenidas por las Partes en la Notificación[6], de la revisión de información pública y de la apreciación de las dinámicas competitivas de la industria, que las actividades desarrolladas por las Partes se refieren a servicios de transporte de características distintas que no serían sustitutos entre sí, considerando especialmente que se requieren embarcaciones diseñadas o acondicionadas para cada actividad, y que tampoco formarían parte de una misma cadena productiva. Por lo anterior, esta División pudo confirmar que el perfeccionamiento de la Operación no generaría traslapes horizontales ni verticales[7].

13. Sin perjuicio de lo anterior, esta División pudo observar que, en la industria salmonera, los productores de especies salmónidas demandan servicios de transporte de biomasa –como los prestados por la Entidad Objeto–, y también servicios de transporte marítimo a granel o mediante contenedores –como los prestados por las Compradoras–. Es decir, ambas empresas ofertarían dentro de la industria de servicios de transporte marítimo, lo que las incluiría en la prestación de una misma gama de producto, existiendo clientes comunes entre ambas actividades.

14. Por lo anterior, esta División analizó si el perfeccionamiento de la Operación podría reducir sustancialmente la competencia al generar riesgos de conglomerado. Estos consistirían en un eventual empaquetamiento o comercialización conjunta de los servicios ofrecidos por las Partes a los productores de especies salmónidas, con el objeto de apalancar su posición en un mercado a través de su presencia en el otro.

15. Esta División ha señalado en investigaciones anteriores que, para determinar si existen riesgos de conglomerado a partir del perfeccionamiento de una operación de concentración, se debe analizar el cumplimiento de tres requisitos copulativos[8]: (i) que exista la habilidad para excluir rivales; (ii) que existan incentivos para generar una estrategia de exclusión; y (iii) que lo anterior dé lugar a un efecto perjudicial considerable sobre la competencia, en detrimento de los consumidores.

16. En primer lugar, esta División estima que ni TPW ni Ultranav contarían con la habilidad para excluir rivales. La participación de mercado de TPW en el transporte de peces vivos fue, en el ejercicio 2023, inferior al 20%[9].

17. Por otro lado, los servicios prestados por Ultranav a productores de especies salmónidas no representarían un costo significativo ni un insumo esencial para la producción de

---

[5] Notificación, párr. 20.

[6] Las cuales son objeto de la declaración de veracidad, suficiencia y completitud exigidas por el numeral 6 del artículo 7° del Reglamento.

[7] Véase, Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de la FNE, mayo de 2022, párr. 13, 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> [Fecha última visita: 06.05.2024].

[8] Entre otros casos analizados previamente por esta División en los cuales se evaluaron potenciales riesgos de conglomerado, véanse: (i) Informe de Aprobación de "*Asociación entre filiales de Liberty Latin America Ltd. y América Móvil, S.A.B. de C.V.*", Rol FNE F295-2021, párr. 543-551; (ii) Informe de Aprobación de *"Adquisición de Cornershop por parte de Uber Technologies, Inc.*", Rol FNE F217-2019, párr. 183 y siguientes (iii) Informe de Aprobación de *"Adquisición de control en Boart Longyear Group Ltd. por parte de AB Acquisition Corporation"*, Rol FNE F379-2024, párr. 9-16. Adicionalmente, véanse los lineamientos de la Comisión Europea, "*Directrices para la evaluación de las concentraciones no horizontal*es", párr. 93-118.

[9] Véase Notificación, párr. 17, que da cuenta de una participación de TPW del **[10-20]**% en la capacidad de transporte de peces vivos, calculado a partir del volumen de bodegaje de biomasa de su flota. **[Nota Confidencial 2]**.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl

salmones[10]. Adicionalmente, tanto TPW como Ultranav operan con modalidades de compra distintas e independientes respecto de cada uno de dichos productos. Al respecto, antecedentes de la Investigación[11] dan cuenta que los productores de especies salmónidas generalmente contratan los servicios de transporte mediante *wellboats* en licitaciones privadas específicas para este servicio[12], pudiendo adicionalmente contratarlos de manera *spot* frente a eventualidades. Adicionalmente, se pudo constatar que a la fecha, dichas contrataciones se suelen realizar con frecuencias y periodicidades diferentes.

18. Por último, respecto a los diferentes mercados en que participan las Partes, la Investigación pudo comprobar que los productores de especies salmónidas suelen contratar simultáneamente para un mismo servicio de transporte a múltiples empresas proveedoras, no siendo usual la implementación de cláusulas de exclusividad[13].

19. De tal manera, habiendo descartado la existencia de habilidad suficiente para llevar a cabo estrategias exclusorias de empaquetamiento o comercialización conjunta por parte de la entidad resultante de la Operación, no resulta necesario ahondar en el análisis de posibles incentivos y efectos para llevar a cabo dichas estrategias. Por lo tanto, es posible concluir que la Operación no generaría riesgos de conglomerado.

III. CONCLUSIONES

20. A la luz de los antecedentes previamente expuestos, esta División ha podido constatar que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia. En primer lugar, pues su perfeccionamiento no generaría traslapes horizontales ni verticales; y, en segundo lugar, debido a que la entidad resultante carecería de la habilidad para desarrollar estrategias que gatillen riesgos de conglomerado.

21. Por tanto, en atención a los antecedentes y al análisis realizado en el presente Informe, se recomienda aprobar la Operación de forma pura y simple, salvo el mejor parecer del señor Fiscal Nacional Económico. Lo anterior, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados analizados.

Aníbal Enrique Palma Miranda

Firmado digitalmente por Aníbal Enrique Palma Miranda
Fecha: 2024.05.06 17:52:58 -04'00'

ANÍBAL PALMA MIRANDA
JEFE DIVISIÓN DE FUSIONES

MGB/MLA/FUK

[10] Por ejemplo, el principal cliente de Ultranav proveniente de la industria salmonera sólo requirió servicios de transporte de granel sólido, específicamente de alimento para salmones, en modalidad *spot* y por un monto equivalente al **[0-10]**% de lo que ese mismo cliente adquirió de TPW durante el año 2023. Véase respuesta de **[3]**. **[Nota Confidencial 3]**.

[11] Véanse respuestas de: (i) Cooke Aquaculture Chile S.A. a Oficio Ord. N°562-2024; (ii) Australis Mar S.A. a Oficio Ord. N°563-2024; y (iii) Cermaq Chile S.A. a Oficio Ord. N°564-2024.

[12] Por ejemplo, uno de los productores consultados durante la Investigación indicó que la contratación del servicio de transporte marítimo de peces vivos y del transporte de producto final (que se realiza mediante contenedores) dependen de áreas diferentes dentro de la empresa. Véanse respuestas de **[4]**. Véase también declaración de Hans Kossmann, representante legal de TPW de fecha 22 de abril de 2024. **[Nota Confidencial 4]**.

[13] Véase Declaración de Hans Kossmann, representante legal de TPW de fecha 22 de abril de 2024. En el mismo sentido, las empresas salmoneras consultadas durante la Investigación contrataron entre 8 a 14 empresas distintas de transporte mediante *wellboat* durante los últimos 3 años y entre 6 a 9 empresas distintas de transporte marítimo a granel o mediante contenedores en el mismo intervalo de tiempo. Véanse respuestas de: **[Nota Confidencial 5]**.

Huérfanos N°670.
Pisos 8, 9 y 10.
Santiago de Chile
Tel. (56 2) 27 535 600
www.fne.gob.cl