

I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

REGLAMENTO (CEE) Nº 15/89 DEL CONSEJO

de 4 de enero de 1989

por el que se introduce un derecho corrector sobre la carga en contenedores transportada en buques de línea regular entre la Comunidad y Australia por la Hyundai Merchant Marine Company Ltd de Seúl, República de Corea

EL CONSEJO DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea,

Visto el Reglamento (CEE) nº 4057/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a las prácticas de tarifas desleales en los transportes marítimos⁽¹⁾, y, en particular, sus artículos 2 y 11,

Vista la propuesta presentada por la Comisión, previas consultas en el seno del Comité consultivo, creado por dicho Reglamento,

Considerando lo que sigue :

A. PROCEDIMIENTO

(1) En agosto de 1987, la Comisión recibió una queja formulada por el « Comité des Associations d'Armateurs des Communautés Européennes » (CAACE) en nombre de las navieras de buques de línea comunitarias de la República Federal de Alemania, Dinamarca, España, Francia, Italia, Países Bajos y Reino Unido, que efectúan transportes de línea entre la Comunidad y Australia y que forman parte de las Conferencias Europa/Reino Unido a Australia. Posteriormente, se unió a la reclamación una compañía naviera belga, que no era miembro de las Conferencias. Los demandantes representan la totalidad de las compañías navieras de la Comunidad dedicadas a este tipo de transporte. La reclamación aportaba pruebas de que Hyundai Merchant Marine Company Ltd de Seúl, República de Corea, en lo sucesivo denominada « Hyundai », aplicaba tarifas desleales en los transportes de línea entre la Comunidad y Australia y causaba importantes perjuicios a las compañías navieras de la Comunidad. Se consideró que había suficientes elementos de prueba para justificar la apertura de un procedimiento y, en consecuencia, la Comisión comunicó, mediante un anuncio publicado en el

Diario Oficial de las Comunidades Europeas⁽²⁾, la apertura de un procedimiento sobre prácticas desleales en los transportes marítimos, supuestamente realizadas por la Hyundai, en los transportes de línea entre la Comunidad y Australia e inició una investigación.

(2) La Comisión informó oficialmente de esto a Hyundai, a los representantes de la República de Corea, a los cargadores notoriamente interesados, y a los demandantes, y dio a las partes interesadas la oportunidad de exponer sus puntos de vista por escrito y solicitar ser oídas.

Hyundai, las compañías navieras demandantes, los cargadores y los marinos de la Comunidad expresaron sus opiniones por escrito. Con excepción de los marinos, las partes solicitaron también y consiguieron ser oídas.

En un momento posterior del procedimiento, Hyundai solicitó reunirse con los demandantes con el fin de exponer sus respectivos puntos de vista. La Comisión estaba dispuesta a aceptar esta petición, pero los demandantes la rechazaron, y por tanto, no fue posible concertar una confrontación.

(3) La Comisión recabó y verificó toda la información que consideró necesaria y realizó inspecciones en las instalaciones de las siguientes compañías navieras :

- ABC Container Line NV, Amberes (Bélgica)
- Associated Container Transportation (Australia) Ltd, Londres (Reino Unido)
- Compagnie Générale Maritime, París (Francia)
- Eagle Container Line Ltd, Ipswich (Reino Unido)
- Hapag Lloyd AG, Hamburgo (República Federal de Alemania)
- Hyundai Merchant Marine Company Ltd, Seúl (República de Corea)

⁽¹⁾ DO nº L 378 de 31. 12. 1986, p. 14.

⁽²⁾ DO nº C 308 de 18. 11. 1987, p. 3.

- Lloyd Triestino di Navigazione S.P.A., Trieste (Italia)
 - Nedlloyd Lijnen B.V., Rotterdam (Países Bajos)
 - P&O Containers Ltd, Londres (Reino Unido) y la secretaría de
 - The Australian Conference, Crawley (Reino Unido)
- (4) La investigación sobre prácticas de tarifas desleales abarca el período comprendido entre el 1 de enero de 1987 y el 31 de octubre de 1987.
- (5) La investigación se refiere al servicio marítimo internacional de transporte de mercancías entre los puertos de la Comunidad y Australia. Aunque las escalas europeas de las diferentes compañías navieras objeto de la investigación varían y sus itinerarios de navegación entre Europa y Australia difieren, en general compiten directamente por la carga de las regiones exportadoras de la Comunidad a Australia. Todas las compañías sirven Sidney y Melbourne y se encargan del transporte posterior a otros destinos o puertos australianos en los que no hacen necesariamente escala.
- (6) Todas las compañías interesadas tienen horarios fijos y publicados de salidas, que generalmente respetan. La frecuencia de las salidas varía, según los casos.
- (7) El procedimiento se refiere a mercancías cargadas en la Comunidad con destino a Australia. El servicio puede ser rumbo al este o al oeste, o bien, bordeando Sudáfrica; es un servicio sin escalas con excepción, sin embargo, de Hyundai que hace escala en las Islas del Pacífico Sur, por lo que necesita un tiempo de travesía mayor que sus competidores.
- (8) Todas las compañías interesadas operan con portacontenedores, o bien, buques combinados portacontenedores/carga a granel. No obstante, la inmensa mayoría del transporte de carga en este servicio marítimo, se realiza en contenedores y, en consecuencia, la investigación se centra en este tipo de carga. Otros aspectos importantes del servicio ofrecido por las compañías (como, por ejemplo, el transporte interior de mercancías, servicios portuarios y documentación) presentan características similares.
- (9) Teniendo en cuenta las características del servicio marítimo de carga entre la Comunidad y Australia en general y los servicios ofrecidos por cada una de las compañías marítimas objeto de esta investigación, cabe concluir que dichos servicios se ofrecen en la misma ruta, y son por lo general comparables.
- en lo sucesivo denominada Eagle, una compañía suiza que opera desde Ipswich (Reino Unido) y que ofrece un servicio entre la Comunidad y Australia similar al de Hyundai y que se considera una elección preferible a los miembros de las Conferencias o a la otra demandante.
- (11) Eagle sirve esta ruta sin interrupción desde 1982; se trata, por tanto, de una compañía asentada con una participación en el mercado de aproximadamente el 10 % de este tráfico y sin ninguna característica específica; constituye una compañía representativa. Eagle no disfruta de beneficios extracomerciales. Se comprobó que Eagle y Hyundai realizaban un transporte de carga mixta similar, en buques generalmente similares.
- (12) Hyundai alegó que debería tomarse como tarifa normal de fletes la de Jebsen, compañía naviera noruega que opera en el tráfico Europa y Australia, pero no justificó suficientemente su petición.
- Se comprobó, entre otras cosas, que Jebsen comenzó este tráfico en 1985/86, no opera con un número fijo de buques y normalmente sólo hace escala en un puerto australiano importante. Por tanto, se deduce que Jebsen no constituye una elección más apropiada para determinar la tarifa normal de fletes.
- (13) Se comprobó que la tarifa de fletes neta establecida por Eagle durante el período de investigación no cubría todos los costes y no era, por tanto, una tarifa realmente establecida en condiciones normales de transporte marítimo. Por lo tanto, la tarifa de fletes normal se determinó mediante la agregación de todos los costes, tanto fijos como variables, que debería soportar Eagle, compañía de características similares conforme a lo anteriormente señalado, en condiciones normales de transporte marítimo a los que se añadió una cantidad razonable para tener en cuenta los gastos generales. Los costes relevantes no diferían sustancialmente de los de otra compañía similar, en particular ABC. Se incluyó un margen de beneficios sobre los costes del 3 %. Este margen se consideró adecuado teniendo en cuenta las características de Eagle.
- Se efectuaron ajustes para tener en cuenta las diferencias en la duración de las travesías entre la Comunidad y los puertos australianos, que varían entre 9 y 19 días, según el puerto y la diferencia de frecuencia de travesía de 3 días.

B. PRÁCTICAS COMERCIALES DESLEALES

Tarifas de fletes aplicadas por Hyundai

- (10) La tarifa normal de fletes se fijó tomando como referencia las aplicadas por Eagle Container Line,
- (14) Al comparar, por último, las tarifas de fletes de Hyundai con las de Eagle se comprobó que Hyundai había estado aplicando tarifas de fletes inferiores a las normales, durante todo el período objeto de la investigación; esta diferencia ha sido, por término medio, de 26 %, redondeado a la baja, ó 450 ecus por contenedor de 20 pies.

Beneficios extracomerciales concedidos a Hyundai

- (15) La investigación se centró en una serie de beneficios extracomerciales concedidos a Hyundai por el Gobierno de Corea.

a) Sistema de reserva de la carga

- (16) El artículo 16 de la Ley coreana de Fomento del Transporte Marítimo, así como una serie de decretos y ordenanzas, imponen al tráfico con punto de partida o destino en Corea un plan de reserva de la carga:

- las compañías navieras coreanas tienen el monopolio del transporte de las cargas a granel más importantes (por ejemplo, crudos, materias primas para las industrias petroquímicas, siderúrgicas, fertilizantes, cereales, carbón, gas líquido) en todas las rutas hacia Corea;
- las compañías navieras coreanas disfrutan del monopolio del transporte de cemento, hierro y acero con punto de partida en Corea;
- las compañías coreanas tienen preferencia en todo el transporte marítimo de línea regular que parte o llega a Corea en todas las rutas en las que operen compañías navieras coreanas.

El Gobierno coreano adjudica a las diversas compañías navieras del país la carga de las industrias públicas. Las autoridades coreanas pueden conceder excepciones, y de hecho las conceden, a las normas anteriores cuando se cumplen ciertas condiciones establecidas en los decretos y ordenanzas.

Podrán concederse excepciones, en lo que respecta a la carga a granel, cuando los buques coreanos no tengan capacidad suficiente; cuando circunstancias excepcionales en el puerto de origen de la carga impidan el uso de la bandera coreana; cuando las tarifas aplicadas por los buques coreanos superen en más de un 10 % a las de los buques no coreanos; cuando no se considere conveniente o adecuado con arreglo al contrato, los usos comerciales o la legislación del país de origen de la carga el transporte de la carga en buques de pabellón coreano; cuando debido a catástrofes o causas de fuerza mayor resulte imposible o difícil el uso de buques coreanos; o cuando el Ministro de Transportes considere que otras razones justifican la concesión de una excepción.

Podrán concederse excepciones, en lo que respecta a los buques de carga de línea regular, cuando los Tratados, los Convenios o Acuerdos Internacionales, en los que sea parte Corea, contengan disposiciones en tal sentido, cuando los buques coreanos formen parte de una Conferencia y el Gobierno coreano haya aprobado el acuerdo de reparto de carga de la Conferencia, cuando no pueda expedirse la mercancía de un buque coreano por la naturaleza de la misma o por no haber buques coreanos disponibles al menos cinco días después de que la carga esté lista para el embarque, cuando resulte imposible o difícil utilizar buques coreanos debido a

catástrofes o a causas de fuerza mayor; cuando las autoridades consideren que la adjudicación de la carga a una compañía de bandera extranjera, en determinadas líneas, puede contribuir a la estabilidad a largo plazo de la oferta de capacidad de transporte; y cuando las autoridades autoricen a los comerciantes coreanos, en reconocimiento por utilizar habitualmente la bandera coreana, para elegir libremente los transportistas. En cuanto al papel que corresponde a las empresas coreanas de transporte marítimo en el mercado del sistema de reserva de la carga, es necesario señalar que sólo mediante licencia pueden las empresas marítimas operar en ciertas rutas. Las autoridades coreanas otorgan estas licencias, en particular, si la nueva actividad se ajusta a la oferta y la demanda y cuando el peticionario sea un «transportista marítimo designado», es decir, una compañía naviera considerada apropiada por su dimensión para llevar a cabo determinadas tareas impuestas por el Gobierno, que, en contrapartida, «puede otorgarle preferencia en su expansión». Un «transportista marítimo designado» puede recibir una ayuda preferente con respecto a otras empresas del mismo sector, por ejemplo, para la concesión de autorización para rutas marítimas internacionales, el transporte de cargas designadas en el marco del sistema de reserva de la carga. Hyundai es una de estas «empresas de transporte marítimo designadas».

La Comunidad, de acuerdo con la opinión expresada repetidamente por la OCDE, considera al sistema de reserva de la carga en el tráfico marítimo internacional como una obstrucción unilateral del principio de libre acceso al transporte de mercancías en el tráfico marítimo y, por tanto, como un beneficio extracomercial para las compañías navieras que lo disfrutan.

- (17) Hyundai alegó que el sistema de reserva de la carga de hecho no tenía ninguna influencia y se refirió a las estadísticas de transporte en contenedores con punto de partida y destino en Corea, según las cuales la participación coreana en las cuatro rutas con una mayor representación de las compañías navieras coreanas era, respectivamente, del 12,5 %, 33 %, 54,3 % y 81,1 %. Los demandantes, en su evaluación del tráfico a granel y en contenedores con punto de partida y destino en Corea, estimaron que el 89 % del tráfico, en términos de peso, era a granel y, por tanto, prácticamente cubierto por la ley de reserva de la carga. Estas cifras no son concluyentes y definitivas: una de ellas se refiere únicamente al tráfico en contenedores, que constituye el volumen significativamente inferior, y la otra no hace referencia al volumen de la carga a granel realmente transportada por buques coreanos ni indica hasta qué punto afecta a Hyundai el sistema de reparto de carga.
- (18) La Comisión estableció que las actividades de Hyundai eran y siguen siendo casi exclusivamente de tráfico nacional. El tráfico tercero prácticamente se limita al servicio Australia-Papúa Nueva Guinea-Sur de Asia-Europa-Islands del Pacífico Sur-Australia (el tráfico objeto de la investigación es

una etapa del mismo) y el servicio Canadá/Costa Oeste de los Estados Unidos-Australia. El número de buques utilizados en estos servicios era de 5 y 1 respectivamente, de un total de 56. Excepto en el servicio en el que se utilizan transportadores de coches, (18 buques), dedicado en particular al transporte de coches de Hyundai, los servicios distintos del anteriormente señalado, por lo general, entran en el ámbito de aplicación de la ley coreana de reserva de carga. Hyundai, al ser la mayor compañía naviera coreana, disfruta en forma privilegiada de los beneficios que ofrece el sistema de reserva de la carga.

En todos los casos en que Hyundai tiene capacidad disponible puede contar con la aplicación del esquema de reserva de carga para cubrir dicha capacidad, por parte de las autoridades coreanas.

La garantía de acceso a un volumen importante del tráfico, prácticamente sin competencia coreana debido al sistema de licencias y con una competencia exterior limitada a través del sistema de reserva de la carga, asegura a Hyundai un tráfico mínimo y le ofrece un apoyo considerable en un mercado mundial que todavía hace frente a la recesión. En consecuencia, una parte sustancial de los ingresos de Hyundai proceden de las actividades de transporte al amparo de la ley coreana relativa a la reserva de carga. Estas ventajas no pueden ser cuantificadas, pero el tráfico interno garantizado a través del sistema de reserva de la carga ha permitido a Hyundai disfrutar de una flexibilidad que no tienen sus competidores.

- (19) La discriminación contra las navieras no coreanas por medio del esquema de reserva de carga se incrementa a la vista de los artículos 34 y 35 de la Ley coreana sobre el transporte marítimo. Las personas o empresas extranjeras no podrán ser propietarias o tener participación en empresas coreanas dedicadas a actividades de expedición marítima, transporte marítimo, corretaje, agencias marítimas, fletamiento de buques y gestión naviera. Además las compañías o personas extranjeras no podrán tener en propiedad oficinas o equipamiento en Corea, ni tampoco compañías de transporte interior.

Por todo ello, las compañías navieras extranjeras no pueden competir en igualdad de condiciones en el sector del mercado al que tienen acceso. No están en condiciones de ofrecer un transporte combinado eficaz, asegurándose así una carga adicional que en otro caso hubieran obtenido. De hecho, el Gobierno coreano lo admite públicamente al manifestar que «el débil y deprimido sector del transporte nacional de Corea desaconseja la competencia extranjera».

El trato favorable otorgado por la legislación y las autoridades coreanas a las navieras nacionales supone para éstas ventajas operativas sustanciales en

comparación con las navieras no coreanas que operan en Corea.

- (20) Puede concluirse que, en virtud de la discriminación contra las navieras no coreanas realizada a través del esquema de reserva de carga y las medidas adicionales relativas a las actividades en tierra, Hyundai se beneficia de ventajas no comerciales otorgadas por el Gobierno de Corea.

b) *Plan de racionalización de la industria naviera (SIRP)*

- (21) Con anterioridad a 1984, la política naviera del Gobierno de Corea fomentó la ampliación de la flota de las compañías marítimas, lo que produjo, según una evaluación de las autoridades, compras importantes de buques en un momento en el que el precio de los mismos se había disparado, deudas enormes, problemas estructurales en las empresas y «excesiva competencia entre no menos de 70 compañías navieras transoceánicas», lo que ocasionó que «la flota mercante coreana fuera menos competitiva en los mercados internacionales que las flotas extranjeras».

El SIRP hizo cambiar radicalmente esta política. Su objetivo consistía en racionalizar el comercio marítimo coreano, que se encontraba en una situación difícil, partiendo de la iniciativa voluntaria para convertirla en una industria nacional clave, concediendo una ayuda concentrada mediante la reducción del número de empresas del sector, fomentando las fusiones y absorciones e incrementando el tonelaje de un grupo de empresas, la adjudicación de determinadas rutas, sustituyendo buques viejos por nuevos y eliminando la competencia excesiva entre las compañías navieras nacionales.

- (22) La primera parte del SIRP, en 1984, preveía las siguientes medidas de apoyo que guardan relación con la investigación:

- beneficios fiscales: exención de los derechos de registro y del impuesto sobre las compras en relación con la compra de buques y empresas;
- moratoria de la deuda para los préstamos Won: una moratoria máxima de cinco años para el pago del capital e intereses de los fondos para la adquisición de buques de fabricación coreana;
- moratoria de la deuda para los préstamos en divisas extranjeras: ampliación de dos años y medio a cinco años, del período de gracia aplicable a los préstamos en divisas extranjeras para la compra de buques de fabricación coreana;
- refinanciación de los intereses acumulados durante las moratorias.

En la refinanciación no incluyeron los pagos directos en efectivo, ni las amortizaciones de la deuda.

Las mismas normas son aplicables a las fusiones realizadas con posterioridad a 1984.

- (23) Se examinaron, en la medida de lo posible, las ventajas reales para Hyundai del plan. Los demandantes alegaban que Hyundai no sería rentable sin los beneficios derivados del SIRP.

Hyundai admitió haber recibido los beneficios fiscales anteriormente señalados, pero negó que los otros aspectos constituyeran una ventaja.

En cuanto a las consecuencias financieras del plan para Hyundai, se sacaron las siguientes conclusiones. La refinanciación del capital de los préstamos es una práctica comercial poco frecuente que se ha aplicado en Corea en escasas ocasiones. Los bancos coreanos nunca autorizaron ni emprendieron la refinanciación de los intereses. Las autoridades coreanas, en el caso de las industrias en difícil situación financiera, como por ejemplo las navieras, hicieron posible que los bancos estatales y otros llevaran a cabo dicha refinanciación de forma que se concedieran beneficios que no podrían conseguirse en condiciones comerciales normales.

En los años que tratamos (a excepción de 1987, que todavía no se ha inspeccionado), Hyundai tuvo pérdidas. De haberse reembolsado los intereses, dichas pérdidas habrían aumentado de forma importante reduciendo por tanto las posibilidades de Hyundai de obtener créditos (los detalles son confidenciales). Como resultado, la refinanciación, tanto de los intereses como del capital, produjo unas ventajas inmediatas de flujo efectivo; dichas ventajas iban unidas al tipo de interés aplicado para la refinanciación del interés, que era inferior a los tipos de los créditos normales.

Puede concluirse, por tanto, que estas consecuencias financieras constituyen una ventaja.

Hyundai, por su parte, arguyó que tales ventajas sólo constituían una compensación por los perjuicios sufridos como consecuencia de la absorción de empresas marítimas financiera y estructuralmente débiles, cuyos buques eran en parte vetustos.

Se comprobó que la participación en la SIRP era voluntaria. Hyundai presentó información detallada en apoyo de su alegación de que se había hecho cargo de deudas considerables de las compañías absorbidas y de que había incurrido en pérdidas en la venta de buques superfluos, a menos valor del registrado. Sin embargo, no demostró que estas desventajas contrapesaran las ventajas obtenidas a través de las absorciones, tales como la adquisición de activos fijos y móviles, licencias, fondo de comercio y el derecho sostenido y más amplio, a través de estas absorciones, de beneficiarse del sistema de reserva de la carga.

Se comprobó además, que la participación en el SIRP, que dio lugar a fusiones y a un incremento

general de actividad, permitió a Hyundai aumentar más del doble sus ingresos en un momento de depresión general del tráfico marítimo.

La multiplicación de sus ingresos supone una ventaja sustancial para Hyundai que podrá hacer frente a sus deudas con más facilidad en el momento de su vencimiento. Además, el peso relativo de las deudas de Hyundai, ha decrecido continuamente, debido a este aumento de ingresos.

- (24) A la vista de lo anteriormente expuesto, se concluye que el SIRP reportó a Hyundai ventajas extracomerciales concedidas por el Gobierno de Corea.

c) Conclusiones

- (25) Habida cuenta de las conclusiones formuladas en los puntos 15 a 24, el Consejo considera que cada uno de los dos puntos a) y b) constituyen un beneficio extracomercial.

Se comprobó que, cuando Hyundai comenzó el servicio objeto de investigación, era una compañía con importantes deudas y que registraba pérdidas en el conjunto de sus operaciones. Además, preveía que el nuevo servicio produciría nuevas pérdidas como todo indica que así ha sido. Se expandió en un momento en que el mercado mundial de transportes marítimos experimentaba una recesión, por medio de un nuevo servicio en una región hasta ahora desconocida para Hyundai que, en aquel momento, experimentaba una manifiesta y sustancial reducción del tráfico.

Los beneficios extracomerciales anteriormente señalados proporcionaron a Hyundai una red de seguridad comercial en sus actividades a través del sistema de reserva de la carga; el tratamiento privilegiado de las navieras coreanas en los puertos coreanos proporciona a Hyundai ventajas operativas; a través de los beneficios del SIRP Hyundai podía expandirse basándose en sus previsiones a largo plazo, sin ser entorpecida por consideraciones financieras y comerciales que, en otro caso, hubieran sido necesarias e inevitables y podía esperar que, en los años próximos, con un aumento de los ingresos, podría hacer frente a sus obligaciones sin enfrentarse a graves problemas financieros.

Estas ventajas tuvieron la suficiente importancia como para permitir que Hyundai actuara en la forma puesta de manifiesto por la investigación.

Habida cuenta de lo que procede, cabe concluir que sin los beneficios extracomerciales Hyundai no hubiera podido razonablemente intentar introducirse en el tráfico entre la Comunidad y Australia con tarifas de fletes tan bajas como las registradas en el curso de la investigación.

C. PERJUICIO

- (26) Con respecto a los perjuicios ocasionados por las bajas tarifas de fletes de Hyundai, las pruebas de que dispone la Comisión muestran que la participación en el mercado de Hyundai, en la línea entre la Comunidad y Australia, aumentó de 0,3 % en 1986 al iniciarse el servicio, a 4,0 % en el período que se investiga. Durante ese mismo período, la participación de las compañías navieras de la Comunidad descendió de 54,0 % a 53,6 %. Este descenso por sí solo no puede considerarse como un perjuicio grave.
- (27) Sin embargo, un estudio más profundo de los datos revela que mientras se mantenía aproximadamente la misma participación en el mercado hubo un descenso de los ingresos y sólo fue posible mantenerla mediante importantes concesiones en las tarifas de fletes; lo mismo puede decirse de la distribución de carga. Mientras que el número de contenedores transportados durante el período objeto de la investigación fue prácticamente igual al de 1986, los ingresos de las compañías navieras comunitarias descendieron un 7,5 %, debido, en estas circunstancias, a una reducción prácticamente equivalente en las tarifas medias de fletes.

Se observó además que las tarifas medias de fletes de la compañía de la Comunidad más similar a Hyundai, ABC, se redujeron aproximadamente en un 2,5 % en 1986 (Hyundai entró en el mercado en el último trimestre de este año), y en un 14,5 % aproximadamente en 1987, ocasionando unas tarifas bajísimas que sólo podían subirse a costa de una pérdida importante de la distribución de carga (véase el punto 34). Esta conclusión viene confirmada por los datos de Eagle.

Al comparar las tarifas de fletes de Hyundai con las de las compañías de la Comunidad se tuvieron en cuenta las diferencias en el servicio. Se introdujeron elementos de ajuste por las diferencias en la duración y frecuencia de las travesías consideradas ambas significativas, y porque las tarifas de las compañías de la Comunidad habían bajado mucho (para más detalles sobre este aspecto véase el punto 29).

Por lo que se refiere a este último punto, las comparaciones se realizaron por razones de sencillez con tarifas de equilibrio que se habían establecido previamente para las navieras de la Comunidad. Estas se basaban en las tarifas netas tras la reducción, en su caso, de los descuentos de fin de año, de fidelidad o de cantidad o de los reembolsos, así como de los porcentajes de los comisionistas.

La comparación con ABC, compañía comunitaria más parecida a Hyundai, reveló que ésta rebajó sus

tarifas de fletes en un 35,9 % según la media global, puesto que ambas compañías transportaron carga mixta similar.

En el caso de los demás demandantes y para evitar el riesgo de comparar cargas mixtas distintas, se compararon, tras haber introducido los elementos correctores, varios de los grupos más importantes de mercancías básicas: tejidos, plásticos, productos químicos, papel y productos alimenticios (excepto los refrigerados) y textiles. Las comparaciones mostraron que habría que aumentar entre un 17 % y un 43 % las tarifas de Hyundai para que alcanzaran el nivel de fletes de un servicio comparable.

Teniendo en cuenta que un beneficio razonable debería incluirse en las tarifas de fletes utilizadas por las navieras comunitarias, la inclusión del mismo, en cualquier nivel que se considerare conveniente, hubiera aumentado aún más estos márgenes porcentuales.

- (28) Se comprobó que, a pesar de la aparición en el mercado de Hyundai, se había mantenido el servicio marítimo regular de los demandantes, (tanto dentro de las Conferencias como independientemente) y que no se había reducido de manera permanente el número de travesías. Sin embargo, debido al exceso de capacidad, agravado al sumarse la capacidad de Hyundai, los demandantes de la Conferencia suprimieron temporalmente un barco de servicio durante la segunda mitad de 1987, gracias a lo cual la capacidad de carga de los demandantes pasó entre 1986 y 1987 del 70 % al 73 %, mientras que, sin esa supresión, se habría reducido del 70 % al 68 %.

En general, los demandantes alegaron que sólo pudieron mantener su nivel de capacidad de carga a costa de aceptar tarifas de fletes muy reducidas. Esta aseveración ha sido confirmada por las conclusiones, especialmente las del punto 27.

- (29) Se investigó si las bajas tarifas de Hyundai producirían una disminución en los beneficios de las navieras comunitarias. Para ello debían examinarse los años 1986 y 1987. Con respecto a la rentabilidad de los demandantes, se comprobó que sufrieron un importante deterioro desde la entrada en el mercado de Hyundai. Su rentabilidad descendió entre 1985 y 1986; este descenso se debe en mayor medida a la disminución del volumen de carga entre 1985 y 1986 en el comercio entre Europa y Australia que a la reducción de las tarifas de fletes cuando Hyundai entró en el mercado en el otoño de 1986. En general, los demandantes siguieron siendo rentables en el tráfico objeto de la investigación aunque su nivel de rentabilidad era claramente insuficiente para garantizar a largo plazo la continuidad del servicio, inversiones futuras y el empleo.

Sin embargo, durante el período de 1987, durante todo el cual Hyundai estuvo presente en el mercado, todas las compañías, excepto una, tuvieron pérdidas en esta línea. La rentabilidad general de los demandantes, de acuerdo con su contabilidad, expresada en índices (los detalles son confidenciales) fue de +100, +15, -248 en 1985, en 1986 y durante el período inspeccionado respectivamente.

Si se toma 1986 como referencia, los beneficios de +100 en 1986 se convirtieron en pérdidas de -1 653 durante el período objeto de la investigación.

- (30) De la misma manera, el rendimiento del capital disminuyó de acuerdo con las tendencias expuestas anteriormente.
- (31) Con respecto a las inversiones, parece ser que no serán precisas decisiones sobre inversiones importantes, tales como la sustitución de algunos de los buques en 1988. No parece probable que puedan hacerse estas inversiones si el tráfico Europa-Australia continúa siendo altamente deficitario con disminución constante de ingresos.
- (32) Por lo que se refiere al empleo, hay que tener en cuenta que todos los barcos de los demandantes cuentan con tripulación de la Comunidad y ostentan pabellones de los Estados miembros. Si continúan las pérdidas aumenta el riesgo de transferencia de pabellón con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo. La reciente retirada temporal de uno de los buques de este servicio hace el riesgo más patente.
- (33) Se tuvo en cuenta la posibilidad de que hubieran causado perjuicio otros factores no imputables a Hyundai, como, por ejemplo, el descenso del volumen de carga y las bajas tarifas de fletes aplicadas por otras compañías navieras.

Se comprobó que la carga total transportada en contenedores entre la Comunidad y Australia fue de 167 000 TEU en 1985 y descendió a 137 000 TEU en 1986. Durante el período objeto de la investigación se mantuvo este nivel.

Hyundai, por tanto, entró en un mercado en retroceso y por esa razón acrecentó la tendencia al desequilibrio entre tonelaje y capacidad de transporte. Teniendo en cuenta que el descenso en el volumen de carga en 1986 ya había afectado negativamente a las compañías de la Comunidad en cuanto a sus ingresos, capacidad de carga y rentabilidad, las bajas tarifas de fletes de Hyundai a lo largo de los últimos meses de 1986 y todo 1987 agravaron todavía más esta tendencia.

- (34) Hyundai alegó que al entrar en el mercado se limitó a adecuarse a las tarifas que aplicaban otras compañías no demandantes, especialmente Gearbulk y Jebsen, dos compañías noruegas. Hyundai

no probó concluyentemente esta declaración. Al examinar los registros mensuales de levantamiento de carga y de tarifas de una compañía representativa y la correlación entre ambos, se comprobó lo siguiente :

- al no estar dispuesta la compañía a reducir sus tarifas en el momento que entró Hyundai en el mercado con tarifas más bajas, perdió inmediatamente una parte importante de la carga a favor de Hyundai ;
- cuando algún tiempo después esta misma compañía cambió su política y acercó aún más sus tarifas a las de Hyundai, recuperó inmediatamente una parte de la carga aunque a precios considerablemente reducidos.

Teniendo en cuenta el tamaño relativo de Gearbulk y Jebsen, ambas mucho menos importantes que Hyundai en la ruta objeto de investigación, y el hecho de que Hyundai, en un período de tiempo muy corto, aumentase su participación en el mercado de 0 a 4 % casi instantáneamente, se concluye que debe atribuirse a Hyundai el descenso de las tarifas de fletes.

- (35) De todo lo anterior se concluye que los efectos de las prácticas tarifarias desleales de Hyundai en el tráfico entre la Comunidad y Australia, por sí solas pueden considerarse como causantes de una perturbación importante en la estructura de fletes de esta ruta y de un perjuicio grave para las compañías navieras de la Comunidad aludidas.

D. INTERÉS COMUNITARIO

- (36) Hyundai y otros cargadores alegaron que en interés de la Comunidad no deben tomarse medidas contra Hyundai, ya que constituye un elemento competitivo adicional en la ruta objeto de la investigación. Aunque la política comunitaria fomenta la competencia siempre que es posible, no fomenta la competencia desleal basada en ventajas extracomerciales.

Por otra parte, el tráfico objeto de investigación se caracteriza por la existencia de una serie de competidores independientes ; recientemente ha iniciado este servicio otro nuevo competidor. Por tanto, los cargadores de la Comunidad pueden elegir entre diversos operadores independientes.

Además, se alegó que las bajas tarifas de Hyundai permitieron que, por primera vez, se exportaran a Australia en cantidades considerables determinados productos. Por lo que se refiere al producto más importante en volumen, se demostró que esto era de hecho inexacto. En cuanto a los demás productos que son mucho menos importantes, se consideró que existen suficientes compañías en el mercado para garantizar la continuidad de la exportación con las tarifas de fletes competitivas de las compañías independientes.

Por último, en lo que se refiere a determinadas mercancías en « break-bulk », se demostró que, en volumen, las cantidades eran muy limitadas e irregulares y se consideró que no beneficiaba a la Comunidad incluir dichas mercancías en las medidas comunitarias.

Los marineros alegaron, y la Comunidad es de la misma opinión, que, en interés de la Comunidad, deben defenderse sus puestos de trabajo que se encuentran en peligro debido a la competencia desleal, dado que, en el pasado, habían ya sufrido muchísimo a consecuencia de la misma.

Consideraciones de política comercial exterior, que están a favor del libre comercio, los intereses portuarios, las industrias subsidiarias y las consideraciones de política marítima de los Estados miembros interesados no están en contra de la imposición de un derecho corrector.

Algunos hechos del tipo que se han estudiado, que suponen una erosión de las tarifas, una disminución de los ingresos y pérdidas financieras comprometen seriamente la viabilidad comercial de las compañías navieras de la Comunidad, cuyos ingresos dependen sustancialmente del servicio considerado. Por otra parte, estos hechos comprometen la viabilidad del servicio ofrecido por otras navieras comunitarias y son por tanto perjudiciales para los intereses de la Comunidad. Teniendo en cuenta la situación especialmente difícil que atraviesa la industria naviera de la Comunidad en general y el tráfico que nos ocupa en particular, la importancia económica y social de esta industria y la influencia relativamente baja por lo general del aumento de las tarifas sobre el valor de las mercancías exportadas, se ha llegado a la conclusión de que, en interés de la Comunidad, debe imponerse un derecho corrector.

E. TIPO DEL DERECHO Y RECAUDACIÓN

- (37) Habida cuenta la importancia del perjuicio ocasionado y, particularmente, la reducción de las tarifas de flete con las consecuencias que conlleva, así como el hecho de que la tarifa de flete normal ha sido fijada en relación a los costes de un operador que aplique tarifas inferiores a las de las compañías demandantes, se concluye que el tipo del derecho corrector no puede ser inferior a la diferencia entre la tarifa de fletes de Hyundai y la tarifa normal de fletes fijada tal como se describe en el punto 14.
- (38) El tipo del derecho será, por tanto, de 450 ecus por contenedor de 20 pies o de 900 ecus por contenedor de 40 pies y a prorrata para los contenedores de otras dimensiones. Para facilitar una recaudación

eficaz del derecho corrector, éste deberá consistir en una cantidad fija, independientemente del contenido del contenedor.

- (39) La recaudación de estos derechos será realizada por las autoridades aduaneras al ser éstas las más competentes y mejor situadas para esta tarea. Se considera adecuado que, en lo posible, se utilicen las reglas de procedimiento aduanero aplicables a la exportación de mercancías, a fin de garantizar la recaudación del derecho, la carga en un puerto comunitario se subordinará a la constitución de una garantía igual al montante de los derechos.

F. PLAZO

- (40) Como este caso ha sido sometido en virtud del Reglamento (CEE) nº 4057/86, ha sido necesario procurar muy particularmente que la investigación respete en todos los aspectos lo dispuesto en dicho Reglamento. Con ello se ha superado ligeramente el plazo de un año previsto en la letra a) del apartado 9 del artículo 7 para el desarrollo del procedimiento desde su incoación.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO :

Artículo 1

1. Se impone un derecho corrector sobre la carga en contenedores cargada en un puerto de la Comunidad en buques explotados, directa o indirectamente, por Hyundai Merchant Marine Company Ltd de Seúl, República de Corea, con destino a Australia. El derecho deberá ser pagado por Hyundai.
2. El importe del derecho será de 450 ecus por contenedor de 20 pies y de 900 ecus por contenedor de 40 pies, y a prorrata para los contenedores de otras dimensiones independientemente del contenido.
3. El derecho corrector será recaudado por las autoridades aduaneras. Las disposiciones aduaneras vigentes se aplicarán *mutatis mutandis*.
4. Hyundai o sus agentes notificarán a las autoridades competentes la llegada de un buque explotado por Hyundai a un puerto de la Comunidad y el número de contenedores cargados en dicho buque 3 días antes de la llegada prevista del mismo.
5. La carga en un puerto de la Comunidad estará subordinada a la presentación por Hyundai a las autoridades competentes de la prueba de la constitución de una garantía igual al importe del derecho.

Artículo 2

1. Con anterioridad a la carga de los contenedores, se presentará una declaración de carga acompañada de copias de los manifiestos en la oficina de aduana competente.

2. La declaración de carga será independiente de la declaración de exportación relativa a las mercancías y se consignará en el formulario EX previsto en el apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CEE) nº 1900/85 del Consejo, de 8 de julio de 1985, relativo al establecimiento de formularios comunitarios de declaración de exportación e importación⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CEE) nº 1059/86⁽²⁾. Sólo se utilizarán las copias nºs 1 y 3 del formulario EX. La declaración de carga podrá igualmente hacerse en un documento administrativo o comercial con arreglo a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo

18 de la Directiva 81/177/CEE del Consejo, de 24 de febrero de 1981, relativa a la armonización de los procedimientos de exportación de mercancías comunitarias⁽³⁾.

3. La declaración de carga se realizará por Hyundai, o sus agentes. Hará referencia al presente Reglamento y contendrá, al menos, los datos relativos al país de destino de los contenedores a que se refiere el apartado 1 del artículo 1, y número de estos desglosados por tipos con arreglo al apartado 2 del artículo 1.

4. Las disposiciones vigentes relativas a los derechos de exportación se aplicarán al derecho compensatorio, impuesto por el presente Reglamento.

Artículo 3

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 4 de enero de 1989.

Por el Consejo

El Presidente

F. FERNANDEZ ORDOÑEZ

⁽¹⁾ DO nº L 179 de 11. 7. 1985, p. 4.

⁽²⁾ DO nº L 97 de 12. 4. 1986, p. 7.

⁽³⁾ DO nº L 83 de 30. 3. 1981, p. 40.