KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN

Brüssel, den 26.05.2000
KOM(2000) 326 endgültig

2000/0130 (ACC)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

betreffend die Unterzeichnung und den Abschluß eines internationalen Abkommens in Form einer vereinbarten Niederschrift zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Korea über den Weltmarkt im Schiffbausektor

(von der Kommission vorgelegt)

BEGRÜNDUNG

Der Schiffbausektor steckt weltweit in einer tiefen Krise, die vor allem auf das strukturelle Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage zurückzuführen ist. Während in den wichtigsten Herstellerländern und insbesondere in der Gemeinschaft Umstrukturierungen durchgeführt und Produktionskapazitäten abgebaut wurden, haben die koreanischen Werften ihre Kapazitäten im letzten Jahrzehnt deutlich erhöht.

In einer im Auftrag der Kommission durchgeführten Studie eines unabhängigen Beraters, der die in letzter Zeit von den koreanischen Werften verbuchten Aufträge analysiert hat, wird festgestellt, daß diese Werften ihre Schiffe zu Preisen anbieten, die deutlich unter den Gestehungskosten liegen.

Angesichts dieser durch extrem niedrige Preise gekennzeichneten internationalen Marktsituation sanken die Marktanteile der Gemeinschaftsindustrie von 25 % 1998 auf 17 % 1999. Zu Beginn dieses Jahres hat sich die Lage weiter verschlechtert, da die koreanischen Hersteller im Januar 2000 fast 70 % der weltweiten Bestellungen für sich verbuchten, das heißt zehnmal mehr als die Gemeinschaftsindustrie.

Der Rat "Industrie" hat auf seiner Tagung am 9. November 1999 von dem ersten nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 vorgelegten Bericht der Kommission über die Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor Kenntnis genommen und festgestellt, in welch kritischer Situation sich dieser Sektor befindet. Er äußerte seine große Besorgnis über die vorstehend erwähnten Praktiken, die den Interessen der europäischen Werften schweren Schaden zufügen. In seinen Schlußfolgerungen forderte der Rat die Kommission unter anderem auf, "*sich weiter um faire Wettbewerbsbedingungen für den Sektor zu bemühen, indem sie unverzüglich konstruktive Verhandlungen mit der Republik Korea aufnimmt, um dem unlauteren Wettbewerb Einhalt zu gebieten*".

Die Kommission hat daraufhin intensive Konsultationen mit der koreanischen Regierung aufgenommen, die mehrere Gesprächsrunden umfaßten. Sie hat einen Abkommensentwurf in Form einer vereinbarten Niederschrift ausgehandelt, der die koreanische Regierung insbesondere dazu verpflichtet,

- keine Maßnahmen zu ergreifen, die mittelbar oder unmittelbar einen Schuldenerlaß oder die Stundung von Darlehen zum Ziel haben, die von koreanischen Werften aufgenommen wurden, und ihnen keine Finanzierungen zu anderen als marktüblichen Bedingungen zu gewähren,

- die international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze zu beachten und die koreanischen Werften sowie ihre Gläubiger dazu anzuhalten, nach den gleichen transparenten Grundsätzen zu verfahren,

- dafür zu sorgen, daß die von den koreanischen Werften berechneten Preise alle Kostenfaktoren widerspiegeln im Einklang mit dem Begriff des Normalwerts im Sinne des Antidumpingkodex der WTO,

- auf Verlangen der Gemeinschaft Ad-hoc-Konsultationen zu allen allgemeinen oder besonderen mit dem Schiffbau zusammenhängenden Fragen zuzustimmen. Diese Konsultationen müssen spätestens innerhalb von vier Wochen aufgenommen werden und innerhalb von sechzig Tagen zu einem Ergebnis führen.

2000/0130 (ACC)

Vorschlag für einen

BESCHLUSS DES RATES

betreffend die Unterzeichnung und den Abschluß eines internationalen Abkommens in Form einer vereinbarten Niederschrift zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Korea über den Weltmarkt im Schiffbausektor

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION -

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 133 in Verbindung mit Artikel 300 Absatz 2 Satz 1,

auf Vorschlag der Kommission[1],

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Der Schiffbausektor steckt weltweit in einer tiefen Krise, die auf die Überkapazitäten in diesem Sektor zurückzuführen ist. Während die Werftindustrie in der Gemeinschaft im letzten Jahrzehnt ein Programm für Umstrukturierungen und Kapazitätsabbau durchgeführt hat, haben die koreanischen Schiffbauer ihre Produktionskapazitäten dagegen ab 1993 deutlich erhöht.

(2) Eine im Auftrag der Kommission durchgeführte Analyse der Aufträge koreanischer Werften durch einen unabhängigen Berater ergab, daß diese ihre Produkte zu Preisen anbieten, die deutlich unter den Gestehungskosten liegen. Aufgrund dieser Praktiken konnte die koreanische Industrie ihre Marktanteile beträchtlich steigern, insbesondere auf Kosten der Gemeinschaftsindustrie, die sich derzeit in einer kritischen Lage befindet. Angesichts dieser durch extrem niedrige Preise gekennzeichneten weltweiten Marktlage sanken die Marktanteile der Gemeinschaftsindustrie von 25 % 1998 auf 17 % 1999.

(3) Der Rat "Industrie" hat auf seiner Tagung am 9. November 1999 von dem ersten nach Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98[2] verfaßten Bericht der Kommission über die Lage des Weltmarkts im Schiffbausektor Kenntnis genommen und festgestellt, in welch kritischer Situation sich dieser Sektor befindet. Er äußerte seine Besorgnis über die vorstehend erwähnten koreanischen Praktiken, die den Interessen der europäischen Werften schweren Schaden zufügen. In seinen Schlußfolgerungen forderte der Rat die Kommission unter anderem auf, "*sich weiter um faire Wettbewerbsbedingungen für den Sektor zu bemühen, indem sie unverzüglich konstruktive Verhandlungen mit der Republik Korea aufnimmt, um dem unlauteren Wettbewerb Einhalt zu gebieten*".

---

[1] ABl. C vom , S. .

[2] ABl. L 202 vom 18.7.1998.

(4) Dieser Initiative des Rates Folge leistend, hat die Kommission intensive Konsultationen mit der koreanischen Regierung aufgenommen, die mehrere Gesprächsrunden umfaßten, und einen Abkommensentwurf ausgehandelt. Nach der Unterzeichnung dieses Abkommens wird Korea verpflichtet sein, auf jede direkte oder indirekte Intervention zu verzichten, durch die die koreanischen Werften mit Verlust unterstützt werden, die internationalen Normen zur Gewährleistung der finanziellen Transparenz und der Transparenz der Rechnungslegung einzuhalten und dafür zu sorgen, daß die koreanischen Werften ihre Preise nach Marktkriterien festsetzen. Ferner enthält der Abkommensentwurf einen Ad-hoc-Mechanismus für Konsultationen, durch den jedes von einer der Vertragsparteien aufgeworfene Problem innerhalb eines strikt einzuhaltenden Zeitrahmens gelöst werden soll -

BESCHLIESST:

Artikel 1

Das Abkommen in Form einer vereinbarten Niederschrift zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Regierung der Republik Korea über den Weltmarkt im Schiffbausektor wird genehmigt.

Der Wortlaut des Abkommens ist diesem Beschluß beigefügt.

Artikel 2

Der Präsident des Rates ist ermächtigt, die Personen zu bestellen, die befugt ist, das Abkommen im Namen der Gemeinschaft zu unterzeichnen.

Brüssel, den

Im Namen des Rates
Der Präsident

ANHANG

***

Vereinbarte Niederschrift über den Weltmarkt im Schiffbausektor

1. Die Europäische Kommission und die koreanische Regierung führten am 15. März 2000 Gespräche über die derzeitigen Probleme auf dem Weltschiffbaumarkt im Hinblick auf die Förderung der Stabilität und des fairen Wettbewerbs. Beide Seiten erkannten an, daß die Lage auf dem Weltschiffbaumarkt durch erhebliche Überkapazitäten und kontinuierlich sinkende Preise gekennzeichnet ist, die keine nachhaltige Entwicklung dieser Industrie ermöglichen.

2. Da die EU und Korea die wichtigsten Akteure auf dem Schiffbaumarkt sind, haben ihre jeweiligen Behörden eine besondere Verpflichtung, gemeinsam mit anderen Schiffbaunationen sicherzustellen, daß auf allen Märkten faire Wettbewerbsbedingungen herrschen.

3. Beide Seiten erwarten, daß die Verwirklichung der folgenden Ziele wesentlich zur Wiederherstellung normaler Wettbewerbsbedingungen auf dem Markt beitragen und einen wirksamen Schutz vor dem Verkauf von Schiffen zu nicht kostendeckenden Preisen bieten wird.

4. Beide Seiten werden gemeinsam darauf hinarbeiten, das bestehende unhaltbare Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage zu verringern. Sie werden die anderen Schiffbauländer auffordern, diese Anstrengungen zu unterstützen. Durch ihr festes Engagement für einen fairen Wettbewerb werden beide Vertragsparteien unrentable Überinvestitionen und einen ruinösen Preiswettbewerb vermeiden. Beide Seiten sollten jede für sich oder gemeinsam alle erforderlichen Anstrengungen unternehmen, um zur Verbesserung und Stabilisierung der Marktlage beizutragen.

5. Ziel beider Seiten ist es, faire und wettbewerbsorientierte Marktbedingungen auf dem Weltmarkt zu fördern und zusammenzuarbeiten, um den Markt zu stabilisieren und auf diese Weise dazu beizutragen, daß die Schiffspreise wieder auf ein kommerziell tragfähiges Niveau ansteigen.

(1) Maßnahmen öffentlicher Behörden hinsichtlich Werften, die sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden:

> Beide Seiten sind sich darin einig, daß alle Finanzinstitute ihre Geschäfte mit Werften nach soliden wirtschaftlichen Grundsätzen abwickeln sollten.
>
> In dieser Hinsicht wird die koreanische Regierung die Bonität der Forderungen der Finanzinstitute weiterhin streng überwachen.
>
> Im Einklang mit der koreanischen Regierungspolitik der Nichtintervention und im Bewußtsein des Ungleichgewichts des Weltschiffbaumarktes wird die koreanische Regierung im Rahmen der Bankenaufsicht sicherstellen, daß Banken, an denen die koreanische Regierung beteiligt ist, oder Privatbanken, die in ihrem Namen handeln, nur auf kommerzieller Basis neue Darlehen gewähren, bestehende Darlehen abschreiben oder umschulden oder andere Unterstützung bereitstellen. Die koreanische Regierung bestätigt, daß sie

diesen Finanzinstituten keine öffentliche Unterstützung für die Deckung der Verluste aus ihren Geschäftsbeziehungen mit bestimmten Unternehmen oder Industrien gewährt.

Die koreanische Regierung stimmt dem zu, daß KAMCO notleidende Werftdarlehen nur zu Preisen kaufen soll, die die tatsächliche erwartete Deckungsrate sowie die Finanzierungskosten widerspiegeln, beziehungsweise zu minimalen Preisen, soweit es sich um ungesicherte Darlehen handelt.

Die koreanische Regierung bestätigt, daß sie

ihren Schiffswerftren keine Unterstützung gewähren wird, die den internationalen Verpflichtungen Koreas zuwiderläuft;

die Übernahme der Geschäftsführung von Samho durch Hyundai nicht durch öffentlich unterstützte Umschuldungsmaßnahmen und/oder Moratorien flankieren wird.

Die im Eigentum der Regierung stehenden koreanischen Banken arbeiten in bezug auf ihre Geschäftsbeziehungenn mit Schiffbaugesellschaften auf rein kommerzieller Basis. Die koreanische Regierung mischt sich nicht in die tägliche Geschäftsführung ein. Öffentliche Banken gewähren keine günstigen Rückzahlungsgarantien für Schiffbaukredite von Werften, die sich in finanziellen Schwierigkeiten befinden oder unter Konkursverwaltung stehen. Darüber hinaus sollen die Konditionen der Rückzahlungsgarantien den erheblichen kommerziellen Risiken aufgrund der prekären Lage der Werften Rechnung tragen.

(2) Transparenz

Beide Seiten vertreten die Auffassung, daß durch die Anwendung international anerkannter Rechnungslegungsgrundstätze sichergestellt wird, daß die Schiffbaugesellschaften und ihre Gläubiger nach den Grundsätzen des soliden Finanzmanagements verfahren.

Strenge Risikobewertungs- und Rückstellungsregeln müssen durchgesetzt werden, auch wenn diese Transparenzvorschriften zusätzliche Belastungen für die Unternehmen und Banken zutage fördern.

Im Einklang mit den gegenüber dem IWF und der Weltbank eingegangenen Verpflichtungen zur Transparenz hat die koreanische Regierung ihre Rechnungslegungsstandards im Dezember 1998 überarbeitet; die überarbeiteten Standards sind zum 1. Januar 1999 in Kraft getreten. Die koreanische Regierung wird sicherstellen, daß die international anerkannten Rechnungslegungsgrundsätze weiterhin uneingeschränkt auf die Werftgesellschaften angewandt werden.

(3) Kommerziell tragfähige Preisgestaltung

Beide Seiten erkennen an, daß eine schädigende Preisgestaltung bei Schiffen abgestellt oder verhindert werden soll, um normale Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltmarkt im Schiffbausektor sicherzustellen.

In dieser Hinsicht stimmt die koreanische Regierung dem zu, daß die Höhe der Schiffspreise allen Kostenfaktoren im Sinne der im Antidumping-

Übereinkommen der WTO enthaltenen Definition des Normalwerts Rechnung tragen muß.

(4) Zusammenarbeit zwischen den beiden Werftindustrien

Beide Seiten ermutigen ihre Werftindustrien zu einer engen Zusammenarbeit, um normale Wettbewerbsbedingungen auf dem Weltschiffbaumarkt sicherzustellen. Beide Seiten helfen ihren Werften, die Verbindungen mit den Werfen der anderen Seite in den Bereichen Technologie, Beschaffung und Geschäftstätigkeit sowie die multilateralen Aktivitäten im Schiffbausektor zu stärken.

(5) Konsultationen

Beide Seiten vereinbaren, sich mindestens alle sechs Monate zu treffen, um die Durchführung dieser "Vereinbarten Niederschrift" zu prüfen und die den Schiffbau betreffenden Politiken und Maßnahmen während dieses Zeitraums zu erörtern. Diese Themen umfassen unter anderem Nachfrage und Angebot, Kapazitäten, Preisniveaus, öffentliche Unterstützung und Mittel und Wege zur Verbesserung der derzeitigen Lage auf dem Schiffbaumarkt. Beide Seiten vereinbaren, daß das erste Treffen zur Prüfung der Durchführung dieser "Vereinbarten Niederschrift" spätestens im September 2000 stattfindet.

Beide Seiten vereinbaren, auf Ersuchen einer Vertragspartei Ad-hoc-Konsultationen durchzuführen, um allgemeine und spezifische Fragen im Zusammenhang mit den in dieser "Vereinbarten Niederschrift" behandelten Themen zu erörtern im Hinblick auf ein für beide Seiten akzeptable Lösung dieser Fragen. Diese Ad-hoc-Konsultationen finden innerhalb von 4 Wochen nach dem Ersuchen einer Vertragspartei statt. Die Vertragsparteien werden sich im allgemeinen bemühen, diese Ad-hoc-Konsultationen innerhalb von 60 Tagen abzuschließen.

Beide Seiten sind sich darin einig, daß es notwendig ist, ein möglichst umfassendes Bild von den Fakten zu haben, sowohl um die Gefahr möglicher Probleme in der Zukunft zu vermindern, als auch um die Chancen auf die Lösung der Probleme durch Konsultationen zu erhöhen. Auf Vorschlag einer Seite werden Fachexperten beauftragt, alle relevanten Informationen zusammenzutragen und eine objektive Analyse derselben vorzunehmen. Die Vertragsparteien benennen ihre jeweiligen Fachexperten innerhalb von zwei Wochen nach dem Ersuchen um Ad-hoc-Konsultationen. Die Vertragsparteien informieren gleich zu Beginn dieser Konsultationen ihre jeweilige Industrie und alle interessierten Parteien beider Seiten, darunter auch die Finanzinstitute, soweit angebracht, über die von der einen oder der anderen Partei aufgeworfenen Probleme.

(6) Diese Niederschrift läßt die bestehenden Rechte und Pflichten im Rahmen des WTO-Übereinkommens unberührt.

FINANZBOGEN

1. BEZEICHNUNG DER MASSNAHME

Beschluß des Rates betreffend die Unterzeichnung und den Abschluß eines internationalen Abkommens in Form einer vereinbarten Niederschrift zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Republik Korea über den Weltmarkt im Schiffbausektor

2. HAUSHALTSLINIE

keine

3. RECHTSGRUNDLAGE

Artikel 133 EG-Vertrag

4. FINANZIELLE AUSWIRKUNGEN

keine