COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 26.05.2000
COM(2000) 326 definitief

2000/0130 (ACC)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende de ondertekening en de sluiting van een internationale overeenkomst in de vorm van een proces-verbaal van overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de regering van de Republiek Korea inzake de mondiale scheepsbouwsector

(door de Commissie ingediend)

TOELICHTING

De scheepsbouwsector verkeert wereldwijd in een diepe crisis, die hoofdzakelijk te wijten is aan een structurele wanverhouding tussen vraag en aanbod. Terwijl de belangrijkste producenten, met name in de Gemeenschap, herstructuringen hebben doorgevoerd en hun productiecapaciteit hebben verlaagd, hebben de Koreaanse scheepswerven hun productiecapaciteit in het afgelopen decennium aanzienlijk uitgebreid.

Uit een studie van een onafhankelijk consultant, uitgevoerd in opdracht van de Commissie, naar de orders die recentelijk bij de Koreaanse scheepswerven zijn geplaatst, blijkt dat deze hun schepen aanbieden tegen prijzen die sterk onder de kostprijs liggen.

Geconfronteerd met uiterst lage prijzen op de wereldmarkt heeft de communautaire industrie haar marktaandeel zien dalen van 25 % in 1998 tot 17 % in 1999. Deze neerwaartse trend is begin 2000 nog versterkt, toen de Koreaanse producenten in januari van dit jaar bijna 70 % van alle orders op de wereldmarkt binnenhaalden, d.w.z. tienmaal meer dan de communautaire industrie.

Bij zijn kennisneming van het eerste verslag over de situatie in de mondiale scheepsbouwsector, overgelegd door de Commissie overeenkomstig artikel 12 van Verordening nr. 1540/98, heeft de Raad Industrie van 9 november 1999 akte genomen van de crisissituatie waarin deze sector verkeert, en zijn diepe bezorgdheid geuit over de bovengenoemde praktijken, die de belangen van de Europese scheepswerven ernstig schaden. In zijn conclusies verzoekt de Raad onder andere "*de Commissie door te gaan met haar inspanningen om gelijke concurrentievoorwaarden in de sector tot stand te brengen, door de Republiek Korea onmiddellijk bij constructieve consultaties te betrekken om een eind te maken aan de oneerlijke concurrentie*".

Op basis van het verzoek van de Raad heeft de Commissie verschillende ronden van intensief overleg gepleegd met de Koreaanse regering, wat tot een ontwerp-overeenkomst in de vorm van een proces-verbaal van overeenkomst heeft geleid, waarin de Koreaanse regering er zich met name toe verbindt:

- geen enkele actie te ondernemen, direct noch indirect, die tot doel heeft de schulden van de Koreaanse scheepsbouwers te elimineren of de aflossing van hun leningen uit te stellen, noch hen op enigerlei wijze te financieren, tenzij op commerciële basis,
- de internationaal erkende grondslagen van verslaglegging toe te passen en de Koreaanse scheepsbouwers alsook hun crediteuren te verplichten deze principes inzake transparantie toe te passen,
- erop toe te zien dat de Koreaanse scheepsbouwers in hun prijzen rekening houden met alle kostenelementen, in overeenstemming met het begrip "normale waarde", zoals gedefinieerd in de antidumpingcode van de WTO,
- met de Gemeenschap over elk onderwerp van algemeen of bijzonder belang voor de scheepsbouw te overleggen, telkens wanneer deze daarom verzoekt. Dit overleg dient uiterlijk vier weken na het desbetreffende verzoek van start te gaan en zou binnen zestig dagen met een conclusie moeten worden afgerond.

2000/0130 (ACC)

Voorstel voor een

BESLUIT VAN DE RAAD

betreffende de ondertekening en de sluiting van een internationale overeenkomst in de vorm van een proces-verbaal van overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de regering van de Republiek Korea inzake de mondiale scheepsbouwsector

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 133 juncto artikel 300, lid 2, eerste zin,

Gezien het voorstel van de Commissie[1],

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De scheepsbouw verkeert wereldwijd in een diepe crisis, die zijn oorsprong vindt in de overcapaciteit in de sector. Terwijl de communautaire scheepsbouwers in het afgelopen decennium stelselmatig hebben geherstructureerd en hun productiecapaciteit hebben verlaagd, hebben de Koreaanse producenten sinds 1993 hun productiecapaciteit aanzienlijk uitgebreid.

(2) Uit een analyse van de Koreaanse contracten, uitgevoerd door een onafhankelijk consultant in opdracht van de Commissie, blijkt dat de Koreaanse scheepsbouwers hun producten aanbieden tegen prijzen die sterk onder de kostprijs liggen. Met deze praktijken heeft de Koreaanse industrie haar marktaandeel sterk kunnen uitbreiden, met name ten koste van de communautaire industrie, die momenteel in een crisissituatie verkeert. Geconfronteerd met uiterst lage prijzen op de wereldmarkt heeft de communautaire industrie haar marktaandeel zien dalen van 25 % in 1998 tot 17 % in 1999.

(3) Bij zijn kennisneming van het eerste verslag over de situatie in de mondiale scheepsbouwsector, opgesteld door de Commissie overeenkomstig artikel 12 van Verordening nr. 1540/98[2], heeft de Raad Industrie van 9 november 1999 akte genomen van de crisissituatie waarin deze sector verkeert, en zijn bezorgdheid geuit over bovengenoemde Koreaanse praktijken, die de belangen van de Europese scheepswerven ernstig schaden. In zijn conclusies verzoekt de Raad onder andere "*de Commissie door te gaan met haar inspanningen om gelijke concurrentievoorwaarden in de sector tot stand te brengen, door de Republiek Korea onmiddellijk bij constructieve consultaties te betrekken om een eind te maken aan de oneerlijke concurrentie*".

---

1 PB C van , blz. .

2 PB L 202 van 18.7.1998.

(4) Op basis van het verzoek van de Raad heeft de Commissie verschillende ronden van intensief overleg gepleegd met de Koreaanse regering, wat heeft geleid tot een ontwerp-overeenkomst in de vorm van een "proces-verbaal van overeenkomst". Met de ondertekening van deze overeenkomst verbindt Korea zich ertoe geen enkele maatregel te nemen, direct noch indirect, die tot doel heeft met verlies steun te verlenen aan de Koreaanse scheepsbouw, de internationale grondslagen inzake financiële en boekhoudkundige transparantie toe te passen, en erop toe te zien dat de Koreaanse scheepsbouwers hun prijzen bepalen volgens marktcriteria. De ontwerp-overeenkomst omvat voorts een mechanisme voor overleg op ad-hocbasis ter oplossing van problemen die door één van beide partijen aan de orde worden gesteld, volgens een strikt tijdschema.

BESLUIT:

Artikel 1

De overeenkomst in de vorm van een proces-verbaal van overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de regering van de Republiek Korea inzake de mondiale scheepsbouwsector wordt goedgekeurd.

De tekst van de overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

Artikel 2

De voorzitter van de Raad wordt gemachtigd de persoon aan te wijzen die bevoegd is de overeenkomst te ondertekenen namens de Gemeenschap.

Gedaan te Brussel, op

Voor de Raad
De Voorzitter

BIJLAGE

Proces-verbaal van overeenkomst inzake de mondiale scheepsbouwsector

***

1. De Europese Commissie en de Koreaanse regering hebben op 15 maart 2000 gesprekken gevoerd om een oplossing te zoeken voor actuele problemen in de mondiale scheepsbouwsector en de stabiliteit en eerlijke concurrentie in de sector te bevorderen. Beide partijen erkennen dat de mondiale scheepsbouwsector wordt gekenmerkt door een sterke overcapaciteit en een gestage daling van de prijzen, waardoor de sector zich niet duurzaam kan ontwikkelen.

2. Aangezien de EU en Korea de belangrijkste spelers op de scheepsbouwmarkt zijn, hebben hun respectieve overheden een bijzondere verplichting om met elkaar en met andere scheepsbouwlanden samen te werken, teneinde eerlijke concurrentie op alle markten tot stand te brengen.

3. Beide partijen verwachten dat de verwezenlijking van de onderstaande doelstellingen een beduidende bijdrage zal leveren tot het herstel van de normale concurrentievoorwaarden op de markt en tot de totstandkoming van een doeltreffend mechanisme waarmee de verkoop van schepen onder de kostprijs kan worden tegengegaan.

4. Beide partijen zullen hun krachten bundelen om de onacceptabele kloof die er tussen vraag en aanbod blijft bestaan, te dichten. Zij zullen de andere scheepsbouwlanden verzoeken deze inspanningen te ondersteunen. Door zich krachtig in te zetten voor eerlijke mededinging, zullen beide partijen zich hoeden voor financieel niet-levensvatbare overinvesteringen en desastreuze prijsonderbiedingen. Beide partijen dienen alle nodige inspanningen te leveren, zowel individueel als gezamenlijk, om de situatie op de markt te helpen verbeteren en stabiliseren.

5. Beide partijen hebben tot doel een eerlijk en concurrerend klimaat op de wereldmarkt te bevorderen en samen te werken om de markt te stabiliseren en zo de scheepsprijzen te helpen stijgen tot een commercieel acceptabel niveau.

(1) Overheidsoptreden in gevallen waar scheepswerven in financiële moeilijkheden verkeren.

Beide partijen zijn het erover eens dat alle financiële instellingen hun zakelijk verkeer met de scheepsbouwsector op een gezonde commerciële basis moeten stoelen.

Te dien einde zal de Koreaanse regering haar nauwlettend toezicht op de vermogenssoliditeit van de financiële instellingen voortzetten.

In overeenstemming met het non-interventiebeleid van de Koreaanse regering en het gebrek aan evenwicht in de mondiale scheepsbouwsector indachtig, zal de Koreaanse overheid, in het kader van het toezicht op de banken, ervoor waken dat banken waarin de Koreaanse regering een aandeel heeft, of particuliere banken die in haar opdracht handelen, alleen op commerciële basis nieuwe leningen verstrekken, bestaande leningen afschrijven dan wel verlengen, of andersoortige steun verlenen. De Koreaanse regering bevestigt dat zij deze financiële instellingen geen overheidssteun zal verlenen om

verliezen uit hun zakelijk verkeer met een specifieke onderneming of sector te dekken.

De Koreaanse regering is het ermee eens dat KAMCO slechte leningen in de scheepsbouwsector moet overnemen tegen prijzen waarin de huidige stand van de aflossingsbetalingen, de verwachte aflossingen en de financieringskosten tot uitdrukking komen alsmede ongedekte leningen tegen de laagst mogelijke prijs.

De Koreaanse regering bevestigt dat:

zij geen steun zal verlenen aan haar scheepsbouwindustrie die indruist tegen Korea's internationale verplichtingen;

de overname van het beheer van Sambo door Hyundai niet gepaard zal gaan met door de overheid gesteunde schuldherstructureringen en/of moratoria.

Zolang zij in handen van de overheid zijn, zullen Koreaanse banken hun zakelijke contacten met de scheepsbouwindustrie op louter commerciële basis stoelen. De Koreaanse regering zal niet deelnemen aan het dagelijkse bestuur. Overheidsbanken zullen geen gunstige aflossingsgaranties verstrekken voor scheepsbouwcontracten van scheepswerven in financiële moeilijkheden of onder curatorschap. Voorts zal in de voorwaarden die aan de aflossingsgaranties worden verbonden, rekening worden gehouden met het grote commerciële risico dat uit de precaire situatie van de scheepswerven voortvloeit.

(2) Transparantie

Beide partijen zijn van mening dat met de toepassing van internationaal erkende grondslagen van verslaglegging een gezond financieel beheer zal worden verzekerd bij scheepsbouwers en hun crediteuren.

Er dienen strikte regels inzake de beoordeling van risico's en het nemen van voorzieningen te worden gehandhaafd, zelfs als blijkt dat deze transparantieregels extra lasten voor het bedrijfsleven en de banksector met zich brengen.

Overeenkomstig haar verplichtingen inzake transparantie ten aanzien van het IMF en de Wereldbank heeft de Koreaanse regering in december 1998 haar normen voor de verslaglegging herzien, die vervolgens per 1 januari 1999 van kracht zijn geworden. De Koreaanse regering zal erop toezien dat internationaal erkende grondslagen van verslaglegging onverkort worden toegepast op de scheepsbouwsector, nu zowel als in de toekomst.

(3) Het streven naar commercieel levensvatbare prijszetting

Beide partijen erkennen dat prijsbederf moet worden aangepakt of voorkomen, teneinde normale concurrentievoorwaarden op de mondiale scheepsbouwmarkt te verzekeren.

In dit verband deelt de Koreaanse regering de opvatting dat de scheepsprijzen op een niveau moeten liggen waarin met alle kostenelementen is rekening gehouden, overeenkomstig het begrip "normale waarde", zoals gedefinieerd in de WTO-antidumpingovereenkomst.

(4) Samenwerking tussen de scheepsbouwindustrieën van beide partijen

Beide partijen moedigen hun scheepsbouwindustrie aan nauw met elkaar te gaan samenwerken om zo normale concurrentievoorwaarden op de mondiale scheepsbouwmarkt te verzekeren. Beide partijen zullen hun scheepsbouwers ondersteunen bij het versterken van de onderlinge relaties op het gebied van technologie, aankopen, commerciële activiteiten alsmede multilaterale activititeiten met betrekking tot de scheepsbouw.

(5) Overleg

Beide partijen komen overeen minstens eenmaal om de zes maanden samen te komen om het functioneren van dit proces-verbaal van overeenkomst en het beleid en de maatregelen inzake scheepsbouw in de voorgaande periode te bespreken. Aan de orde kunnen o.a. worden gesteld: vraag en aanbod, capaciteit, prijsniveau, overheidssteun en mogelijkheden om de actuele situatie op de scheepsbouwmarkt te verbeteren. Beide partijen komen overeen dat de eerste vergadering waarop het functioneren van dit proces-verbaal van overeenkomst zal worden besproken, uiterlijk in september 2000 wordt gehouden.

Beide partijen komen overeen om, telkens wanneer één van hen daarom verzoekt, ad hoc overleg te plegen over algemene en bijzondere onderwerpen die betrekking hebben op de punten die in dit proces-verbaal van overeenkomst zijn opgenomen, teneinde voor eventuele moeilijkheden een oplossing te vinden die voor beide partijen acceptabel is. Dit ad-hocoverleg dient uiterlijk binnen 4 weken na het desbetreffende verzoek plaats te vinden. Beide partijen zullen ernaar streven dit ad-hocoverleg in de regel binnen 60 dagen af te ronden.

Beide partijen zijn het erover eens dat zij een zo volledig mogelijk beeld van de feiten moeten hebben, niet alleen om het risico van eventuele problemen in de toekomst te verkleinen, maar ook om de mogelijkheid via overleg problemen op te lossen, te vergroten. Op voorstel van één van beide partijen kunnen technische experts worden verzocht alle relevante informatie te verzamelen en deze objectief te analyseren. De partijen zullen hun respectieve experts aanwijzen uiterlijk twee weken na de indiening van een verzoek tot ad-hocoverleg. Vanaf het begin van dergelijk overleg zullen beide partijen hun respectieve industrieën en alle belanghebbenden aan beide zijden, inclusief financiële instellingen - indien vereist -, op de hoogte brengen van de problemen die iedere partij heeft vastgesteld.

(6) Dit proces-verbaal laat bestaande rechten en plichten uit hoofde van de WTO-overeenkomst onverlet.

FINANCIEEL MEMORANDUM

1. BENAMING VAN DE MAATREGEL

Besluit van de Raad betreffende de ondertekening en de sluiting van een internationale overeenkomst in de vorm van een proces-verbaal van overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de regering van de Republiek Korea inzake de mondiale scheepsbouwsector

2. BEGROTINGSONDERDEEL

Geen

3. RECHTSGRONDSLAG

Artikel 133 van het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap

4. FINANCIËLE GEVOLGEN

Geen