COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 26.05.2000
COM(2000) 326 final

2000/0130 (ACC)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma y a la celebración de un acuerdo internacional en forma de acta aprobada entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Corea sobre el mercado mundial de la construcción naval

(presentada por la Comisión)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El sector de la construcción naval atraviesa a escala mundial una crisis profunda causada principalmente por una situación de desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda. Mientras en los principales países productores, y en particular en la Comunidad, se aplican algunas reestructuraciones y reducciones de la capacidad de producción, los astilleros coreanos, por el contrario, han aumentado considerablemente sus capacidades de producción durante el último decenio.

En un estudio realizado para la Comisión por un asesor independiente que analizaba los pedidos últimamente firmados por los astilleros coreanos se observaba que éstos proponen sus buques a precios considerablemente inferiores a los precios de coste.

Enfrentada a una situación internacional de precios extremadamente bajos, la industria comunitaria ha visto derrumbarse sus cuotas de mercado de un 25 % en 1998 al 17 % en 1999. Este deterioro se acentuó aún más a principios del año 2000 cuando, en el mes de enero, los productores coreanos se hicieron con cerca del 70 % de los pedidos mundiales, lo que representa diez veces más que la industria comunitaria.

Al tener conocimiento del primer informe sobre la situación de la construcción naval en el mundo presentado por la Comisión con arreglo al Artículo 12 del Reglamento n° 1540/98, el Consejo Industria de 9 de noviembre de 1999 señaló la situación crítica en la cual se encuentra este sector y expresó su grave preocupación respecto a las prácticas antes mencionadas, que perjudican gravemente a los intereses de los astilleros europeos. En sus conclusiones, además, el Consejo instó también a la Comisión, inter alia, *"a que prosiga sus esfuerzos destinados a instaurar un terreno uniforme de actividades para este sector, mediante el establecimiento inmediato de consultas constructivas con la República de Corea, con vistas a atajar la competencia desleal*".

En respuesta a esta petición del Consejo, la Comisión inició varias fases intensivas de consulta con el Gobierno coreano, y negoció un proyecto de acuerdo en forma de acta aprobada, en el que el Gobierno coreano se compromete, en particular, a lo siguiente:

- no emprender ninguna acción, directa o indirecta, tendente a enjugar las deudas o prorrogar el reembolso de préstamos contraídos por astilleros coreanos, ni a concederles financiación alguna en condiciones que no sean las comerciales,
- aplicar los principios contables internacionalmente reconocidos y obligar a los astilleros coreanos y a sus acreedores a aplicar estos mismos principios de transparencia,
- velar por que los precios de los astilleros coreanos reflejen todos los factores de coste, con arreglo al concepto de valor normal tal como se define en el código antidumping de la OMC,
- proceder, cuando la Comunidad así lo requiera, a consultas *ad hoc* sobre cualquier tema general o particular vinculado con la construcción naval. Estas consultas deberán entablarse en el plazo máximo de cuatro semanas, y llevar a una conclusión en el plazo de sesenta días.

2000/0130 (ACC)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la firma y a la celebración de un acuerdo internacional en forma de acta aprobada entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Corea sobre el mercado mundial de la construcción naval

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y en particular su artículo 113, en conjunción con la primera frase del apartado 2 de su artículo 300,

Vista la propuesta de la Comisión[1],

Considerando lo siguiente:

(1) El sector de la construcción naval atraviesa a escala mundial una crisis profunda, cuyo origen está en el exceso de capacidades que caracteriza a este sector. Mientras la industria comunitaria proseguía durante el último decenio un programa de reestructuraciones y reducciones de la capacidad de producción, los productores coreanos, por el contrario, aumentaron considerablemente su capacidad de producción a partir de 1993.

(2) En un análisis de los contratos coreanos realizado para la Comisión por un asesor independiente se establecía que los astilleros coreanos proponen sus productos a precios considerablemente inferiores a los precios de coste. Estas prácticas han permitido a la industria coreana aumentar considerablemente sus cuotas de mercado en detrimento, en particular, de la industria comunitaria, que se encuentra actualmente en una situación crítica. Frente a la situación mundial de precios extremadamente bajos, la industria comunitaria ha visto cómo se derrumbaban sus cuotas de mercado, del 25% en 1998 al 17 % en 1999.

(3) Al tener conocimiento del primer informe sobre la situación de la construcción naval en el mundo redactado por la Comisión con arreglo al Artículo 12 del Reglamento n° 1540/98[2], el Consejo "Industria" de 9 de noviembre de 1999 subrayó la situación crítica en la cual se encontraba este sector y expresó su preocupación respecto a las prácticas coreanas antes mencionadas, que perjudican gravemente a los intereses de los astilleros europeos. En sus conclusiones, el Consejo instaba también a la Comisión, inter alia, *" a que prosiga sus esfuerzos destinados a instaurar un terreno uniforme de actividades para este sector, mediante el establecimiento inmediato de consultas constructivas con la República de Corea, con vistas a atajar la competencia desleal*".

---

1 DO C , p .

2 DO C 202 de 18.7.1998.

(4) En respuesta a esta petición del Consejo, la Comisión inició varias fases intensivas de consultas con el Gobierno coreano y negoció un proyecto de acuerdo, presentado en forma de "acta aprobada". Con la firma de este acuerdo, Corea se comprometerá a abstenerse de cualquier intervención directa o indirecta destinada a sostener con pérdidas los astilleros coreanos, a aplicar las normas internacionales que garantizan la transparencia financiera y contable y a velar por que los astilleros coreanos fijen sus precios según criterios de mercado. El proyecto de acuerdo contiene además un mecanismo *ad hoc* de consultas destinado a solucionar cualquier problema que pueda plantear una de las partes en el marco de un calendario estricto.

DECIDE:

Artículo 1

Se aprueba el acuerdo en forma de acta aprobada entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Corea sobre el mercado mundial de la construcción naval.

El texto del Acuerdo se adjunta a la presente Decisión.

Artículo 2

Se autoriza al Presidente del Consejo para que designe a la persona facultada para firmar el Acuerdo en nombre de la Comunidad.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO

Acta aprobada relativa al mercado mundial de construcción naval

****

1. La Comisión Europea y el Gobierno de Corea celebraron conversaciones el 15 de marzo de 2000 para abordar problemas actuales relativos al mercado mundial de la construcción naval y con vistas a promover la estabilidad y la competencia leal. Ambas partes reconocieron que el mercado mundial de la construcción naval se caracteriza por un exceso importante de capacidad y precios en constante disminución, lo que impide el desarrollo sostenible de esa industria.

2. Dado que la UE y Corea son los principales protagonistas del mercado de construcción naval, sus autoridades respectivas tienen una obligación especial de colaborar entre sí y con otras naciones que se dedican a esa industria para asegurarse de que prevalece en todos los mercados una competencia leal.

3. Ambas partes esperan que la realización de los siguientes objetivos contribuya considerablemente a restaurar las condiciones competitivas normales en el mercado, y a establecer un medio efectivo de protección contra las ventas de naves a precios por debajo de los costes.

4. Ambas partes se esforzarán conjuntamente por reducir el actual e insostenible desequilibrio entre la oferta y la demanda y pedirán a otros países que tienen industrias de construcción naval que los apoyen en esta tarea. Comprometiéndose firmemente a respetar la competencia leal, ambas partes evitarán inversiones excesivas financieramente no viables y la ruinosa subcotización de precios. Por ambos lados se deben hacer todos los esfuerzos posibles, individual o conjuntamente, para ayudar a mejorar y estabilizar la situación del mercado.

5. El objetivo de ambas partes es promover condiciones de mercado justas y competitivas en el mercado mundial y colaborar para estabilizar el mercado y, con ello, contribuir a aumentar el nivel de los precios de las naves hasta un nivel comercialmente viable.

(1) Medidas de las autoridades públicas respecto a los astilleros en dificultades.

> Ambas partes acuerdan que todas las instituciones financieras dirigirán su actividad empresarial con los constructores navales de manera comercialmente sana.
>
> A este respeto, el Gobierno coreano continuará supervisando estrictamente la solvencia en materia de activos de las instituciones financieras.
>
> Siguiendo la política de no intervención del Gobierno coreano y conscientes del desequilibrio que caracteriza al mercado mundial de la construcción naval, las autoridades coreanas se asegurarán de que, en el contexto de la supervisión bancaria, los bancos en que sea accionista el Gobierno coreano o los bancos privados que actúan en su nombre no concedan nuevos préstamos, amorticen o renueven los préstamos existentes o proporcionen cualquier tipo de apoyo si no es en condiciones comerciales. El Gobierno coreano confirma que no prestará a

estas instituciones financieras apoyo público a efectos de cubrir pérdidas que resulten de sus relaciones comerciales con una empresa o industria específica.

El Gobierno coreano acuerda que KAMCO debería comprar los préstamos incobrables relacionados con los astilleros a precios que reflejen los índices reales y esperados de recuperación así como los costes de financiación, y a los precios mínimos para préstamos sin garantía.

El Gobierno coreano confirma:

que no concederá a sus constructores navales ninguna ayuda incompatible con las obligaciones internacionales de Corea;

que la absorción de Samho por Hyundai no irá acompañada de una reestructuración de la deuda ni de operaciones de moratoria con apoyo de las autoridades públicas.

Mientras sean de propiedad estatal, los bancos funcionarán, en sus tratos con las empresas de construcción naval, en condiciones plenamente comerciales. El Gobierno coreano no participará en la gestión cotidiana. Los bancos públicos no concederán ninguna garantía favorable de reembolso para contratos de construcción naval firmados por astilleros con dificultades financieras o bajo tutela judicial. Además, las condiciones para garantías de reembolso reflejarán el sustancial riesgo comercial resultante de la situación precaria de los astilleros.

(2) Transparencia

Ambas partes consideran que la aplicación de los principios contables internacionalmente aceptados garantizará una buena gestión financiera por parte de las empresas de construcción naval y sus acreedores.

Se deben hacer cumplir normas estrictas de evaluación del riesgo y de constitución de reservas incluso si estas normas de transparencia conllevan otras cargas suplementarias para las empresas y el sector bancario.

De conformidad con los compromisos suscritos con el FMI y el Banco Mundial en materia de transparencia, el Gobierno coreano revisó sus normas contables en diciembre de 1998, con efectos a 1 de enero de 1999. El Gobierno coreano se asegurará de que se apliquen y se continúen aplicando a las empresas de construcción naval los principios contables internacionalmente aceptados.

(3) Fomento de las prácticas de fijación de precios comercialmente viables

Ambas partes reconocen que hay que corregir y evitar la práctica de precios perjudiciales para asegurar condiciones competitivas normales en el mercado mundial de la construcción naval.

A este respecto, el Gobierno coreano acuerda que el nivel de precios de las naves debe reflejar todos los factores de costes según la definición de valor normal conforme al Acuerdo antidumping de la OMC.

(4) Cooperación entre las dos industrias de construcción naval

Ambas partes instan a sus industrias de construcción naval a que cooperen estrechamente entre sí para garantizar condiciones competitivas normales en el mercado mundial de la construcción naval y apoyarán a sus constructores navales para que consoliden sus vínculos en materia de tecnología, adquisiciones y actividad comercial así como actividades multilaterales de construcción naval.

(5) Consultas

Las partes convienen en reunirse al menos cada seis meses para examinar la manera en que se aplica la presente "acta aprobada" y discutir sobre las políticas y medidas relativas a la construcción naval durante ese período. Se podrán discutir, entre otros asuntos, la oferta y la demanda, la capacidad, los niveles de precios, el apoyo del Gobierno y los medios para mejorar la situación actual del mercado de construcción naval. Ambas partes acuerdan que la primera reunión para revisar el funcionamiento de esta "acta aprobada" se celebrará a más tardar en septiembre de 2000.

Las dos partes acuerdan mantener consultas *ad hoc* a petición de una u otra de ellas para discutir cuestiones generales y específicas relativas a los asuntos incluidos en la presente "acta aprobada", con objeto de alcanzar una solución mutuamente aceptable para cualquier problema. Tales consultas *ad hoc* se celebrarán dentro de un plazo de 4 semanas a partir de la petición de cualquiera de las partes. Por norma general, éstas tratarán de concluir las consultas dentro de un plazo de 60 días.

Ambas partes reconocen la necesidad de tener una opinión de los hechos tan completa como sea posible, tanto para reducir el riesgo de que surjan problemas en el futuro como de aumentar la posibilidad de resolverlos a través de las consultas. A propuesta de cualquiera de las partes, se encargará a expertos técnicos que recaben toda la información pertinente y presenten un análisis objetivo del asunto. A partir de una petición de consultas *ad hoc*, las partes dispondrán de dos semanas para designar a sus respectivos expertos. Desde el inicio de las consultas, las partes informarán a sus industrias respectivas y a todos los interesados de ambos lados, incluidas, si se considera necesario, las instituciones financieras, de los problemas señalados por una u otra de las partes.

(6) La presente acta se entenderá sin perjuicio de los derechos y obligaciones en virtud del Acuerdo de la OMC.

FICHA FINANCIERA

1. TÍTULO DE LA ACCIÓN

Decisión del Consejo relativa a la firma y a la celebración de un acuerdo internacional en forma de acta aprobada entre la Comunidad Europea y el Gobierno de la República de Corea sobre el mercado mundial de la construcción naval

2. LÍNEA PRESUPUESTARIA

No tiene.

3. FUNDAMENTO JURÍDICO:

Art.133 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea.

4. INCIDENCIA FINANCIERA

No tiene.