

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 8 de octubre de 2002

de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 3286/94 del Consejo, relativo a las prácticas comerciales de Corea por lo que respecta al comercio de buques mercantes

[notificada con el número C(2002) 3652]

(2002/818/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 3286/94 del Consejo, de 22 de diciembre de 1994, por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la Organización Mundial del Comercio ⁽¹⁾, modificado por el Reglamento (CE) n° 356/95 ⁽²⁾, y, en particular, sus artículos 13 y 14,

Previa consulta al Comité consultivo,

Considerando lo siguiente:

A. PROCEDIMIENTO

- (1) El 24 de octubre de 2000, la Comisión recibió una denuncia con arreglo al artículo 3 y al artículo 4 del Reglamento (CE) n° 3286/94 (en lo sucesivo «el Reglamento»). La denuncia fue presentada por el Comité de las asociaciones de constructores navales de la Unión Europea («CESA»).
- (2) La denuncia se refería a ciertas prácticas comerciales coreanas que afectan supuestamente de manera negativa a las ventas comunitarias de buques mercantes ⁽³⁾. En especial, la denuncia contenía información sobre los efectos comerciales adversos y el perjuicio sufrido por los constructores navales comunitarios debido a las subvenciones concedidas a empresas coreanas de construcción naval por la República de Corea, o que las benefician de alguna manera, infringiendo los artículos 3 y 5 del Acuerdo sobre subvenciones y medidas compensatorias de la OMC («Acuerdo SCM»). Sobre esa base, el

⁽¹⁾ DO L 349 de 31.12.1994, p. 71.

⁽²⁾ DO L 41 de 23.2.1995, p. 3.

⁽³⁾ Los productos afectados son buques mercantes para el comercio internacional y, más específicamente, graneleros, portacontenedores, petroleros, buques cisterna para el transporte de productos petroleros y químicos, buques para el transporte de gas licuado, transbordadores de pasajeros y de carga rodada, otros buques no utilizados para el transporte (incluidas las plataformas de alta mar) y barcos de crucero.

denunciante pidió a la Comisión que adoptara las medidas necesarias.

- (3) La denuncia contenía pruebas suficientes para justificar el inicio de un procedimiento comunitario de investigación con arreglo al artículo 8 del Reglamento. Por lo tanto, la Comisión inició el procedimiento de examen, tras consultar a los Estados miembros en el Comité consultivo, el 2 de diciembre de 2000 ⁽⁴⁾.
- (4) Una vez iniciado el procedimiento, la Comisión llevó a cabo una investigación que llevó a las conclusiones siguientes.

B. CONCLUSIONES RELATIVAS A LA EXISTENCIA DE UN OBSTÁCULO PARA EL COMERCIO

- (5) La denuncia va dirigida contra las subvenciones supuestamente concedidas por la Administración de la República de Corea a su industria de construcción naval, de las que se benefició su producción entre 1997 y 2000 y de las que puede beneficiarse su futura producción. Las supuestas subvenciones coreanas incluían financiación para la exportación, condonación de deuda, conversión de deuda en capital, bonificación de intereses y beneficios fiscales especiales para medidas de reestructuración preferenciales destinadas a salvar a varias empresas de construcción naval de su inminente quiebra financiera.
- (6) Las empresas coreanas de construcción naval que se han beneficiado supuestamente de las subvenciones del Gobierno coreano son Samho Heavy Industries, Daedong Shipbuilding Co., Daewoo Heavy Industries (que ahora se llama Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering, Hyundai Heavy Industries, Hyundai Mipo, Samsung Heavy Industries y Hanjin Heavy Industries & Construction Co.

⁽⁴⁾ DO C 345 de 2.12.2000.

- (7) Por lo que respecta a las supuestas subvenciones coreanas que fueron expresamente objeto de la denuncia, la Comisión estableció lo siguiente:

Garantías de anticipo (reembolso) y créditos previos al envío concedidos por el Banco de Importación y Exportación de Corea («KEXIM»), de propiedad estatal

- (8) Se estableció que KEXIM debía garantizar que se reembolsara a los compradores extranjeros todo pago anticipado realizado a un astillero coreano en caso de que este último no pudiera cumplir sus obligaciones de acuerdo con el contrato correspondiente. También se estableció que KEXIM debía conceder a los astilleros créditos previos al envío para financiar sus costes de producción, tales como los costes de la materia prima, los gastos laborales y comerciales hasta que se entregaran los buques. Se constató que el programa de garantías de anticipo (reembolso) y los créditos previos al envío constituían subvenciones prohibidas a efectos de la letra a) del apartado 1 del artículo 3 del Acuerdo SCM.

Condonación de deuda, conversión de deuda en capital y bonificación de intereses por bancos de propiedad estatal o controlados por el Estado

- (9) Se estableció que Corea había concedido subvenciones en forma de condonación de la deuda, conversión de la deuda en capital y bonificación de intereses por bancos de propiedad estatal o controlados por el Estado, a efectos del artículo 1 del Acuerdo SCM, a los astilleros siguientes:

- Samho Heavy Industries,
- Daedong Shipbuilding Co. ⁽¹⁾, y
- Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering.

- (10) Hay indicios razonables de que estas subvenciones para la reestructuración de empresas son específicas a efectos del apartado 1 del artículo 2 del Acuerdo SCM.

Beneficios fiscales especiales

- (11) Se estableció que Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering se había beneficiado de dos programas fiscales, conforme a la Ley de control de los regímenes fiscales especiales (impuestos especiales sobre la contribución en especie e impuestos especiales sobre la transferencia de activo), limitados a las empresas en régimen de reestructuración y que son por lo tanto específicos.

Conclusión

- (12) La Comisión considera que la alegación del denunciante sobre la concesión de subvenciones está fundada y que las prácticas coreanas constituyen un obstáculo al comercio a efectos del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento, ya que son contrarias a los artículos 3 y 5 del Acuerdo SCM.

C. CONCLUSIONES RELATIVAS A LOS EFECTOS COMERCIALES ADVERSOS

- (13) Se estableció que, durante el período de investigación, la industria de la Comunidad había sufrido efectos

adversos, a efectos del artículo 5 del Acuerdo SCM y de los apartados 3 y 4 del artículo 2 del Reglamento, que le han causado un perjuicio a efectos de la letra a) del artículo 5 del Acuerdo SCM, es decir, que han incidido negativamente en su cuota de mercado, la utilización de su capacidad, sus beneficios, sus precios de venta, el empleo y las inversiones, así como perjuicios graves a efectos de la letra c) del artículo 5 del Acuerdo SCM, es decir, una subcotización y una depresión de los precios significativa y pérdidas de ventas. Por sectores, se constató que el de los portacontenedores y buques cisterna para el transporte de productos petroleros y químicos había sufrido efectos adversos.

- (14) En noviembre de 2001, la CESA solicitó a la Comisión que examinara si la industria de la Comunidad había sufrido efectos adversos durante el período que abarcaba los 13 meses siguientes al final del período de investigación original (es decir, del 1 de diciembre de 2000 al 31 de diciembre de 2001). La investigación de actualización confirmó las conclusiones de la primera investigación. Por lo que respecta al sector del transporte de gas natural licuado, se estableció que era necesario un examen más a fondo para determinar si los avances observados en 2000 y 2001 iban a llevar a una evolución coherente a largo plazo. La Comisión seguirá controlando el mercado, sobre todo por lo que respecta a los portacontenedores, buques cisterna para el transporte de productos petroleros y químicos y transportadores de gas natural licuado.

D. VÍNCULO CAUSAL

- (15) Se estableció que las subvenciones anteriormente mencionadas, que posibilitaron un aumento en el volumen de ventas y la cuota de mercado de los astilleros coreanos, así como un considerable descenso de sus precios de venta y una subcotización de los precios durante el período de investigación, causaron efectos adversos a la industria de la Comunidad. Estas conclusiones se han visto confirmadas por la investigación de actualización.

E. INTERÉS DE LA COMUNIDAD

- (16) La industria de construcción naval en la Comunidad representa un sector muy importante de la actividad económica en términos de empleo, tanto directamente, en los astilleros, como indirectamente, mediante la subcontratación a empresas. Partiendo de la información disponible, parece razonable prever que, si se eliminan las prácticas de subvención coreanas, la industria de la Comunidad podrá recuperar al menos parte de la cuota de mercado perdida y mejorar su rentabilidad.

F. CONCLUSIONES

- (17) Basándose en el análisis anterior, la Comisión llega a la conclusión de que Corea ha concedido a su industria de construcción naval subvenciones a la exportación recurribles a efectos del Acuerdo SCM, que han causado efectos negativos a la industria de la Comunidad.

⁽¹⁾ Daedong no cooperó en el procedimiento; sin embargo, se demostró que también se había beneficiado del proceso de reestructuración.

- (18) El hecho de que los socios de la OMC cumplan plenamente sus obligaciones reviste la mayor importancia para la Comunidad, que se ha comprometido a respetar las mismas obligaciones. Para que un sistema comercial multilateral funcione de manera adecuada, es fundamental acabar con todas las prácticas que sean incompatibles con la OMC.
- (19) La Comisión discutió este asunto con las autoridades coreanas a fin de encontrar una solución de mutuo acuerdo. Sin embargo, como no pudo encontrarse ninguna, habrá que iniciar un procedimiento conforme al Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias de la OMC y, sobre todo, a las disposiciones pertinentes del Acuerdo SCM.

ciones contraídas por este país de conformidad con el Acuerdo de la Organización Mundial del Comercio, en especial con el Acuerdo SCM, y constituye un obstáculo para el comercio a efectos del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CE) nº 3286/94.

2. La Comunidad iniciará cuando lo considere apropiado procedimientos de solución de diferencias contra Corea, de conformidad con el Entendimiento relativo a las normas y procedimientos por los que se rige la solución de diferencias y otras disposiciones pertinentes de la OMC, a fin de eliminar dicho obstáculo para el comercio.

DECIDE:

Hecho en Bruselas, el 8 de octubre de 2002.

Artículo único

1. La concesión de subvenciones a determinados constructores coreanos de buques mercantes es contraria a las obliga-

Por la Comisión

Pascal LAMY

Miembro de la Comisión