II

(Προπαρασκευαστικές πράξεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τις συντονισμένες ενέργειες για την εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στη μεταφορά φορτίων στον τομέα των ωκεάνειων μεταφορών

COM(85) 90 τελικό

(Ανακοίνωση και προτάσεις της Επιτροπής στο Συμβούλιο της 19ης Μαρτίου 1985)

(85/C 212/02)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

το σχέδιο κανονισμού που υποβλήθηκε από την Επιτροπή,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι όλο και περισσότερες χώρες καταφεύγουν για την προστασία των εμπορικών τους στόλων, είτε μονομερώς μέσω νομοθετικών ή διοικητικών μέτρων, είτε μέσω διμερών συμφωνιών με άλλες χώρες·

ότι όσον αφορά τα πλοία τακτικών γραμμών, η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τον κώδικα συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών, που άρχισε να ισχύει στις 6 Οκτωβρίου 1983, παρέχει ορισμένα δικαιώματα σε ναυτιλιακές εταιρείες που είναι μέλη μιας conference στο πλαίσιο της οποίας έχει συσταθεί όμιλος ναυτιλιακών εταιρειών,

ότι όλο και περισσότερες τρίτες χώρες, που αποτελούν συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης αυτής ή την υπογράφουν, ερμηνεύουν τις σχετικές διατάξεις της κατά τρόπο ώστε να επεκτείνουν αποτελεσματικά τα δικαιώματα που παραχωρούνται, από τη σύμβαση στις ναυτιλιακές τους εταιρείες, εις βάρος των κοινοτικών ναυτιλιακών εταιρειών ή των ναυτιλιακών εταιρειών άλλων χωρών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), ανεξάρτητα από το αν αυτές είναι μέλη της conference ή όχι·

ότι στις θαλάσσιες μεταφορές, όπου η σύμβαση δε φαίνεται να επιβάλλει μονομερή κατακράτηση εμπορευμάτων, οι δε διμερείς συμφωνίες απειλούν να περιορίσουν την ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές τακτικών γραμμών καθ' υπέρβαση των αρχών της σύμβασης και των διεθνών συμφωνιών, κυρίως εκείνων που αφορούν την κατακράτηση, υπέρ των πλοίων με την εθνική σημαία, ορισμένων φορτίων των οποίων η μεταφορά χρηματοδοτείται από κυβερνητικούς φορείς, με την επιφύλαξη των διεθνών υποχρεώσεων για πρόσβαση σε τέτοιες μεταφορές για τα πλοία με άλλη σημαία,

ότι, όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων χύδην, εκδηλώνεται ολοένα και περισσότερο η τάση των τρίτων χωρών να περιορίζουν την πρόσβαση σε φορτία χύδην, γεγονός που δημιουργεί σοβαρή απειλή για τους κανόνες ελεύθερου ανταγωνισμού που γενικά κυριαρχούν στις μεταφορές εμπορευμάτων χύδην,

ότι ο περιορισμός της πρόσβασης στις μεταφορές εμπορευμάτων χύδην θα επηρέαζε δυσμενώς τους εμπορικούς στόλους των κρατών μελών και θα προκαλούσε σημαντική αύξηση του κόστους μεταφοράς τέτοιων εμπορευμάτων και συνεπώς θα είχε σοβαρή επίπτωση επί των εμπορικών συμφερόντων της Κοινότητας,

ότι η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της έχουν συμφωνίες με τρίτες χώρες στον τομέα της ναυτιλίας που αναφέρονται στη πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές,

ότι, η Κοινότητα θα πρέπει να είναι σε θέση να συντονίσει τη δράση των κρατών μελών, σε περίπτωση που η ανταγωνιστική θέση των εμπορικών στόλων τους επηρεάζεται δυσμενώς από την κατακράτηση φορτίων υπέρ των ναυτιλιακών εταιρειών τρίτων χωρών ή σε περίπτωση που τούτο απαιτείται από διεθνή συμφωνία,

ότι η απόφαση 77/587/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13ης Σεπτεμβρίου 1977 [1] προβλέπει μεταξύ άλλων, διαβουλεύσεις σχετικά με τις διάφορες πλευρές των εξελίξεων που σημειώνονται στις σχέσεις μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών, όσον αφορά τα ναυτιλιακά θέματα,

ότι η απόφαση 83/573/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Οκτωβρίου 1983 [2] προβλέπει, μεταξύ άλλων, μια προσπάθεια συνεννόησης μεταξύ των κρατών μελών, πριν από κάθε αντίμετρο που θα λάμβαναν έναντι τρίτων χωρών καθώς και τη δυνατότητα λήψης ομόφωνης απόφασης για κοινή εφαρμογή από τα κράτη μέλη των κατάλληλων αντίμετρων, που θα αποτελούν μέρος της εθνικής τους νομοθεσίας,

ότι κρίνεται αναγκαία η επεξεργασία και η βελτίωση του μηχανισμού που παρέχεται από αυτές τις δύο αποφάσεις, με σκοπό την προετοιμασία για προσφυγή σε συντονισμένη

---

[1] ΕΕ αριθ. L 239 της 17. 9. 1977, σ. 23.

[2] ΕΕ αριθ. L 332 της 28. 11. 1983, σ. 37.

δράση από τα κράτη μέλη, υπό ειδικές περιστάσεις μετά από αιτήση ενός ή περισσότερων κρατών μελών ή βάσει διεθνούς συμφωνίας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Όταν οι ενέργειες τρίτης χώρας περιορίζουν ή απειλούν να περιορίσουν την πρόσβαση των ναυτιλιακών εταιρειών των κρατών μελών ή μιας άλλης χώρας του ΟΟΣΑ:

— στις μεταφορές εμπορευμάτων τακτικών γραμμών, εκτός εκείνων των ενεργειών που συμφωνούν με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τον κώδικα συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών ή με οποιαδήποτε άλλη συμφωνία, μέλη της οποίας αποτελούν η Κοινότητα και τα κράτη μέλη της, η/και

— στις μεταφορές εμπορευμάτων χύδην,

εφαρμόζεται η διαδικασία που προβλέπεται από τον παρόντα κανονισμό, για τις συντονισμένες ενέργειες των κρατών μελών.

Άρθρο 2

1. Οι συντονισμένες ενέργειες μπορούν να ζητηθούν από:

— ένα κράτος μέλος, όταν η ανταγωνιστική θέση του εμπορικού του στόλου επηρεάζεται ή μπορεί να επηρεαστεί δυσμενώς,

— μια άλλη χώρα του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), εφόσον έχει συναφθεί συμφωνία μεταξύ της χώρας αυτής και της Κοινότητας που προβλέπει συντονισμένη αντίσταση στην περίπτωση περιορισμού της πρόσβασης στις μεταφορές εμπορευμάτων, αν η ανταγωνιστική θέση του εμπορικού της στόλου επηρεάζεται ή μπορεί να επηρεαστεί δυσμενώς.

2. Η αίτηση υποβάλλεται στην Επιτροπή, η οποία στη συνέχεια, εφόσον διαπιστωθεί ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την υποβολή της και ότι εξυπηρετεί τα συμφέροντα της Κοινότητας η ανάληψη δράσης, υποβάλλει εντός προθεσμίας, τεσσάρων εβδομάδων την κατάλληλη πρόταση στο Συμβούλιο για τη λήψη απόφασης που να προσδιορίζει τη συντονισμένη δράση, που θα πρέπει να αναληφθεί σύμφωνα με το άρθρο 3.

Άρθρο 3

1. Οι συντονισμένες ενέργειες περιλαμβάνουν τα εξής:

α) διπλωματικά μέτρα, όπως παραδείγματος χάρη την αποστολή διπλωματικού μηνύματος ή διπλωματικής αντιπροσωπείας στις ενδιαφερόμενες τρίτες χώρες, από κοινού ενδεχομένως με την άλλη χώρα του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ), με την οποία έχει συναφθεί διεθνής συμφωνία, όπως αναφέρεται στο άρθρο 1·

β) αντίμετρα, έναντι της ναυτιλιακής εταιρείας ή εταιρειών της ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας είτε αυτές είναι «εθνικοί μεταφορείς», είτε «παράπλευροι μεταφορείς» στις κοινοτικές μεταφορές, τα οποία θα μπορούσαν να συνίστανται σε:

i) άδεια φόρτωσης, μεταφοράς ή εκφόρτωσης εμπορευμάτων,

ii) επιβολή ποσόστωσης,

iii) επιβολή οικονομικών επιβαρύνσεων,

χωριστά ή σε συνδυασμό.

Για τους σκοπούς του:

ως εθνικός μεταφορέας νοείται η ναυτιλιακή εταιρεία τρίτης χώρας, που πραγματοποιεί μεταφορές μεταξύ της χώρας της και ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών·

ως παράπλευρος μεταφορέας νοείται η ναυτιλιακή εταιρεία τρίτης χώρας, που πραγματοποιεί μεταφορές μεταξύ μιας άλλης τρίτης χώρας και ενός ή περισσοτέρων κρατών μελών.

2. Τα διπλωματικά μέτρα λαμβάνονται πριν από τα αντίμετρα. Τα αντίμετρα αυτά δεν επηρεάζουν τις υποχρεώσεις της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και των κρατών μελών της, βάσει του διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένων των συμφωνιών με τρίτες χώρες, που αναφέρονται στη πρόσβαση στις θαλάσσιες μεταφορές.

Άρθρο 4

1. Κατά τη θέσπιση ενός ή περισσοτέρων από τα αντίμετρα που αναφέρονται στο άρθρο 3, το Συμβούλιο πρέπει να λάβει υπόψη του τα ακόλουθα:

α) τις εξελίξεις που προκάλεσαν την ανάγκη λήψης των συγκεκριμένων αντίμετρων·

β) τις μεταφορές τακτικών γραμμών ή την κατηγορία (Range) των λιμένων, στους οποίους πρέπει να εφαρμοστεί το αντίμετρο·

γ) τη σημαία ή τη ναυτιλιακή εταιρεία της τρίτης χώρας, τα μέτρα της οποίας, για την κατακράτηση φορτίων, περιορίζουν την ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές εμπορευμάτων στη συγκεκριμένη θαλάσσια περιοχή·

δ) τον μέγιστο ή ελάχιστο όγκο (ποσοστό, βάρος σε τόνους, εμπορευματοκιβώτια) ή αξία του εμπορεύματος που δύναται να φορτωθεί ή να εκφορτωθεί σε λιμένες κρατών μελών·

ε) τον μέγιστο ή ελάχιστο αριθμό διαδρομών από και προς τους λιμένες των κρατών μελών·

στ) το ποσό ή το ποσοστό και τη βάση υπολογισμού των οικονομικών επιβαρύνσεων που θα πρέπει να επιβάλλονται και ο τρόπος κατά τον οποίον αυτές θα πρέπει να εισπράττονται·

ζ) τη διάρκεια εφαρμογής του αντίμετρου.

2. Όταν τα αντίμετρα, που αναφέρονται στην παράγραφο 1, δεν προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία ενός κράτους μέλους, τέτοια αντίμετρα μπορούν να ληφθούν σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου η οποία αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 από το ενδιαφερόμενο κράτος, βάσει του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 5

1. Αν το Συμβούλιο δεν εγκρίνει εντός δύο μηνών την πρόταση για συντονισμένες ενέργειες, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόσουν εθνικά αντίμετρα μονομερώς ή συλλογικά εφόσον το απαιτεί η κατάσταση.

2. Εντούτοις, τα κράτη μέλη μπορούν, όταν υπάρχει επείγουσα ανάγκη, να λάβουν τα απαραίτητα εθνικά αντίμετρα σε προσωρινή βάση, ακόμη και εντός της περιόδου των δύο μηνών που αναφέρεται στην παράγραφο 1.

3. Τα εθνικά αντίμετρα που λαμβάνονται βάσει του άρθρου αυτού, κοινοποιούνται αμέσως στην Επιτροπή και στα άλλα κράτη μέλη.

Άρθρο 6

Κατά την περίοδο εφαρμογής του αντίμετρου, τα κράτη μέλη και η Επιτροπή, πραγματοποιούν μεταξύ τους διαβουλεύσεις, σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται στην απόφαση 77/587/ΕΟΚ, κάθε τρεις μήνες ή νωρίτερα αν παρουσιαστεί ανάγκη, προκειμένου να εξετάζουν τα αποτελέσματα του ισχύοντος αντίμετρου.

Άρθρο 7

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Ιουλίου 1986.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Σχέδιο κανονισμού του Συμβουλίου για την εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές

(85/C 212/03)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και ιδίως το άρθρο 84 παράγραφος 2,

το σχέδιο κανονισμού που υποβλήθηκε από την Επιτροπή,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής,

Εκτιμώντας:

ότι στην Κοινότητα, η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών δεν έχει ακόμα εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές,

ότι η εξάλειψη των εμποδίων στην ελεύθερη παροχή υπηρεσιών μεταξύ κρατών μελών προβλέπεται από το άρθρο 3 της συνθήκης σαν ένας από τους τομείς δράσης της Κοινότητας,

ότι σύμφωνα με το άρθρο 61 της συνθήκης η ελεύθερη κυκλοφορία στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να διέπεται από τις διατάξεις του κεφαλαίου περί μεταφορών,

ότι η εφαρμογή της αρχής αυτής στην Κοινότητα αποτελεί επίσης αναγκαία προϋπόθεση, για την αποτελεσματική σε σχέση με τις τρίτες χώρες επιδίωξη μιας πολιτικής, που να αποσκοπεί στην κατά το μεγαλύτερο δυνατό βαθμό διατήρηση της συνεχούς εφαρμογής των εμπορικών αρχών στις θαλάσσιες μεταφορές,

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 954/79 του Συμβουλίου, [1] διατηρεί, μεταξύ άλλων, στο πλαίσιο των conferences την ανταγωνιστική πρόσβαση στο μέρος εκείνο των τακτικών θαλάσσιων μεταφορών, που δεν περιορίζεται διά συμβατικών υποχρεώσεων στις εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες τακτικών γραμμών των τρίτων χωρών, βάσει της συμβάσεως των Ηνωμένων Εθνών για τον κώδικα συμπεριφοράς των conferences τακτικών γραμμών, όταν αυτός θα έχει επικυρωθεί από τα κράτη μέλη,

ότι δεδομένου ότι ο κώδικας συμπεριφοράς δεν έχει ακόμη επικυρωθεί από όλα τα κράτη μέλη, καθώς και το ότι ορισμένες τρίτες χώρες δεν φαίνονται πρόθυμες να τον επικυρώσουν, ο κώδικας δεν εφαρμόζεται ακόμη στο σύνολο των κοινοτικών μεταφορών και ούτε φαίνεται πιθανή η εφαρμογή του στο μέλλον σε ορισμένες από αυτές,

ότι ο κώδικας συμπεριφοράς εφαρμόζεται μόνο στις conferences τακτικών γραμμών και στο φορτίο που μεταφέρεται από τα μέλη τους, και όχι σε ανεξάρτητες εταιρείες ούτε σε εταιρείες που πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές ή ανήκουν στο χώρο της ελεύθερης ναυτιλίας, (Bulk or tramp shipping) όπου η Κοινότητα έχει σαν σκοπό τη διατήρηση ενός καθεστώτος ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού,

ότι οι πλοιοκτήτες της Κοινότητας αντιμετωπίζουν ολοένα περισσότερους περιορισμούς, που επιβάλλονται από τις τρίτες χώρες, επί της ελευθερίας παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών σε πλοιοκτήτες εγκατεστημένων στη δική τους χώρα, σε άλλα κράτη μέλη ή στις ενδιαφερομένες τρίτες χώρες, και που μπορούν να έχουν επιζήμια αποτελέσματα για το σύνολο των κοινοτικών μεταφορών,

ότι ορισμένοι από τους προαναφερθέντες περιορισμούς, είναι ενσωματωμένοι σε διμερείς συμφωνίες μεταξύ τρίτων χωρών και ορισμένων κρατών μελών, ενώ άλλοι περιορισμοί, όπως εκείνοι που αφορούν τις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ λιμένων της ίδιας χώρας, καλύπτονται από παρόμοιες νομοθετικές διατάξεις ή από τη διοικητική πρακτική ορισμένων κρατών μελών,

ότι συνεπώς η αρχή της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών, θα πρέπει τώρα να εφαρμοστεί στις θαλάσσιες μεταφορές προκειμένου να καταργηθούν προοδευτικά οι υπάρχοντες περιορισμοί και να αποφευχθεί η καθιέρωση νέων περιορισμών στην Κοινότητα,

[1] ΕΕ αριθ. L 121, της 17. 5. 1979, σ. 1.