



Συμβούλιο
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Βρυξέλλες, 14 Νοεμβρίου 2017
(OR. en)

5765/02
DCL 1

LIMITE

MAR 12

ΑΠΟΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ

του εγγράφου: ST 5765/02 RESTREINT UE/EU RESTRICTED

Με ημερομηνία: 29 Ιανουαρίου 2002

νέος
χαρακτηρισμός: LIMITE

Θέμα: ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: Εξωτερικές σχέσεις

Διαβιβάζεται συνημμένως στις αντιπροσωπίες η αποχαρακτηρισμένη έκδοση του προαναφερόμενου εγγράφου.

Το κείμενο του παρόντος εγγράφου είναι ίδιο με αυτό της προηγούμενης έκδοσης.

RESTREINT UE



ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Βρυξέλλες, 29 Ιανουαρίου 2002 (05.02)
(OR. en)

5765/02

RESTREINT UE

MAR 12

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

της :	Ομάδας Εργασίας «Θαλάσσιες Μεταφορές»
που συνεδρίασε στις :	9 Ιανουαρίου 2002
Θέμα :	ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ : Εξωτερικές σχέσεις

Περιεχόμενα

Σελίδα

1. Κίνα
2. Ινδία

2
3

RESTREINT UE

1. Κίνα

Η Επιτροπή ενημέρωσε την Ομάδα Εργασίας για τον δεύτερο γύρο των διαπραγματεύσεων με την Κίνα όσον αφορά τη σύναψη συμφωνίας θαλάσσιων μεταφορών που πραγματοποιήθηκε στο Πεκίνο από τις 10 έως τις 12 Δεκεμβρίου 2001. Οι διαπραγματεύσεις περατώθηκαν επιτυχώς με τη μονογράφιση της συμφωνίας (πρβ. έγγρ. 2001/86).

Η Επιτροπή τόνισε ότι οι συνομιλίες διεξήχθησαν σε εποικοδομητική ατμόσφαιρα και έκρινε ότι η συμφωνία θα επιφέρει σημαντικά οφέλη τόσο στην ΕΕ όσο και στην Κίνα. Για την ΕΕ η συμφωνία - η πρώτη συμφωνία θαλάσσιων μεταφορών σε κοινοτικό επίπεδο που υπογράφεται με τρίτη χώρα - αντιπροσωπεύει στρατηγικό πλεονέκτημα και επιφέρει σημαντική «προστιθέμενη αξία» στις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες θαλάσσιων μεταφορών. Για τους Ευρωπαίους, η συμφωνία επιφέρει νομική ασφάλεια και αποτελεί σημαντικό σημείο αναφοράς στις προσπάθειές τους διείσδυσης στην κινεζική αγορά. Η συμφωνία παρέχει επίσης νέες δυνατότητες συνεργασίας π.χ. στον τομέα της ασφάλειας.

Μεταξύ των καινοτομιών που εισάγονται με τη συμφωνία, η Επιτροπή τόνισε τα εξής :

- ελεύθερη πρόσβαση σε φορτία και διαμετακομιστικές δραστηριότητες (με τρίτες χώρες),
- ενσωμάτωση σε αυτήν της διακίνησης εξοπλισμού όπως άδεια εμπορευματοκιβώτια,
- de facto εθνική μεταχείριση όσον αφορά την παροχή λιμενικών υπηρεσιών,
- επέκταση του δικαιώματος εγκατάστασης σε υποκαταστήματα που θα μπορούν να εκτελούν ορισμένο αριθμό δραστηριοτήτων.

Αντίθετα, οι διαπραγματευτικοί στόχοι της ΕΕ δεν επετεύχθησαν πλήρως σε τομείς όπως οι ενδομεταφορές (καμποτάζ) και οι υπηρεσίες τροφοδοσίας μολονότι η συμφωνία περιέχει σημαντικές ευκαιρίες στον τομέα αυτόν.

Η Επιτροπή θα υποβάλει πρόταση απόφασης του Συμβουλίου για την υπογραφή και την έγκριση της συμφωνίας η οποία θα αποτελέσει το αντικείμενο διαβουλεύσεων με το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η τελετή υπογραφής θα διεξαχθεί επ' ευκαιρία της τέταρτης συνόδου κορυφής ΕΕ-Κίνας η οποία έχει προγραμματισθεί να πραγματοποιηθεί στην Κοπεγχάγη στο περιθώριο της συνόδου ASEM από τις 22 έως τις 24 Σεπτεμβρίου 2002. Δεδομένου ότι πρόκειται για «μικτή συμφωνία» θα πρέπει να υπογραφεί τόσο από την Κοινότητα (Προεδρία και Επιτροπή) όσο και από τα κράτη μέλη.

Οι αντιπροσωπίες χαιρέτισαν τη συμφωνία με την Κίνα ως ένα χρήσιμο νέο νομικό πλαίσιο που επιφέρει «προστιθέμενη αξία» στις υφιστάμενες συμφωνίες. Αρκετές αντιπροσωπίες σημείωσαν ότι οι διαπραγματεύσεις με την Κίνα δημιούργησαν πολύτιμο προηγούμενο συνεργασίας μεταξύ της Επιτροπής και των κρατών μελών ενόψει της σύναψης άλλων διεθνών συμφωνιών.

2. Ινδία

Η Επιτροπή ενημέρωσε την ομάδα εργασίας για τις διεξαγόμενες επαφές με την Ινδία με στόχο την έναρξη διαπραγματεύσεων για τη σύναψη συμφωνίας θαλάσσιων μεταφορών και, ειδικότερα, για τη συνεδρίαση που διεξάχθηκε τον Δεκέμβριο στο Νέο Δελχί.

Σημειώνεται βραδύτερη πρόοδος απ' ό,τι σε σχέση με την Κίνα. Αυτό, μεταξύ άλλων παραγόντων, οφείλεται :

- στην ύπαρξη δύο μόνων διμερών συμφωνιών στον τομέα αυτόν,
- στο γεγονός ότι ο ινδικός στόλος είναι μικρότερος και λιγότερο ανταγωνιστικός του κινεζικού,
- στο γεγονός ότι η Ινδία έχει λιγότερους λιμένες εμπορευματοκιβωτίων και λιγότερο ανεπτυγμένες υλικοτεχνικές υποδομές,
- στην έλλειψη άμεσου αντίστοιχου συνομιλητή στην ινδική κυβέρνηση.

Ωστόσο, είναι σημαντικό να διατηρηθούν οι επαφές ενώ η συμφωνία με την Κίνα θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό σημείο αναφοράς στις συνομιλίες με την Ινδία. Η ευρωπαϊκή βιομηχανία τόνισε επίσης την ανάγκη συμβατικών σχέσεων με την Ινδία στον τομέα αυτόν. Τέλος, η δεύτερη σύνοδος κορυφής Ινδίας-ΕΕ (23 Νοεμβρίου 2001) έδωσε πολιτική στήριξη για περαιτέρω συνομιλίες με στόχο την επίτευξη συμφωνίας.

Η Επιτροπή δήλωσε ότι το επόμενο βήμα προς μια συμφωνία θα μπορούσε να είναι η εκπόνηση ενός «ανεπίσημου» σχεδίου συμφωνίας (βασιζόμενο στη συμφωνία με την Κίνα, τις υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες, υποδείξεις του κλάδου κλπ) που θα διαβιβασθούν στις ινδικές αρχές στα τέλη Ιανουαρίου. Ανάλογα με τις ινδικές αντιδράσεις στο «ανεπίσημο» σχέδιο και την πρόοδο των διερευνητικών συνομιλιών σε τεχνικό επίπεδο, η τρίτη σύνοδος κορυφής ΕΕ-Ινδίας που θα πραγματοποιηθεί το δεύτερο εξάμηνο του 2002 θα μπορούσε να κηρύξει την έναρξη επίσημων διαπραγματεύσεων για τη σύναψη συμφωνίας θαλάσσιων μεταφορών. Εάν υπάρξει σωστή προετοιμασία, η συμφωνία θα μπορούσε να επιτευχθεί μετά ένα γύρο διαπραγματεύσεων σύμφωνα με την Επιτροπή, ενώ η μονογράφησή της θα μπορούσε να μεσολαβήσει πριν από τα τέλη του 2002.

Τυχόν συμφωνία με την Ινδία θα διαφέρει κατά τι από εκείνη με την Κίνα. Παραδείγματος χάριν η απελευθέρωση των υπηρεσιών τροφοδοσίας και η ανάπτυξη του ενδο-ινδικού εμπορίου θα αποτελούσε σημαντικό στοιχείο. Η Επιτροπή προτείνει να εξασφαλισθεί η συμμετοχή των κρατών μελών στις περαιτέρω συνομιλίες με την Ινδία με την έκδοση «δελτίων ταχείας ενημέρωσης» και τη σύγκλιση συνεδριάσεων της ομάδας εργασίας «θαλάσσιες μεταφορές» η οποία ενεργεί ως ειδική επιτροπή συσταθείσα από τις διαπραγματευτικές οδηγίες του 1998.

Οι ΚΧ πρότειναν να τεθεί στις συνομιλίες με την Ινδία, το πρόβλημα της διάλυσης πλοίων το οποίο αποτελεί σημαντικό στοιχείο ανησυχίας για περιβαλλοντικούς και κοινωνικούς λόγους. Ωστόσο, άλλες αντιπροσωπίες, μολονότι αναγνωρίζουν τη σημασία του προβλήματος, προειδοποίησαν να μην περιληφθούν στις διαπραγματεύσεις θέματα που θα καθιστούσαν δυσκολότερη την επίτευξη συμφωνίας και δεν καλύπτονται από τη διαπραγματευτική εντολή του 1998. Έγινε γενικά αποδεκτό ότι το θέμα της διάλυσης θα πρέπει να τεθεί, ενδεχομένως στα πλαίσια της συνεργασίας σε ναυτιλιακά θέματα, εφόσον δεν θέτει σε κίνδυνο τους βασικούς στόχους της συμφωνίας θαλάσσιων μεταφορών.