

για την παρουσίαση των προγραμμάτων ώστε να μην αποκλείεται η δυνατότητα παροχής ευεργετημάτων σε άτομα

που για τεχνικούς λόγους μόνο δεν είναι σε θέση να τηρήσουν τις προθεσμίες.

Βρυξέλλες, 27 Οκτωβρίου 1988.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Alberto MASPRONE

Συμπληρωματική γνωμοδότηση για την πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 για την εναρμόνιση ορισμένων κοινωνικών διατάξεων στον τομέα των οδικών μεταφορών και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 σχετικά με τη συσκευή ελέγχου στον τομέα των οδικών μεταφορών⁽¹⁾

(88/C 337/17)

Το Προεδρείο της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής αποφάσισε στις 11 Μαΐου 1988 να καταρτίσει γνωμοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 20, παράγραφος 3 του εσωτερικού κανονισμού για την παραπάνω πρόταση κανονισμού.

Το τμήμα μεταφορών και επικοινωνιών στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 12 Οκτωβρίου 1988, βάσει της εισηγητικής έκθεσης του κ. Von Der Decken.

Η ΟΚΕ εξέδωσε με μεγάλη πλειοψηφία και μία αποχή κατά τη 259η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 27ης Οκτωβρίου 1988) την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Εισαγωγή

Η ΟΚΕ στη γνωμοδότηση⁽²⁾ της 2ας Ιουνίου 1988, εξέφρασε επιφυλάξεις σχετικά με την ανωτέρω πρόταση, επειδή οι πληροφορίες που διατίθενται έως τώρα για την πρωτοβουλία της Επιτροπής δεν δικαιολογούν επαρκώς τις προτεινόμενες τροποποιήσεις. Για το λόγο αυτό ανακοίνωσε την έκδοση συμπληρωματικής γνωμοδότησης στην οποία θα εξετασθούν κυρίως οι νέες προτάσεις για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/88 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85.

2. Γενικές παρατηρήσεις

2.1. Οι τροποποιητικές προτάσεις της Επιτροπής [έγγρ. COM(88) 21 τελ.] της 24ης Μαρτίου 1988 αποσκοπούν καταρχήν απλώς στην εξάλειψη των δυσχερειών που προέκυψαν, σύμφωνα με την Επιτροπή, όσον αφορά την ερμηνεία, τον έλεγχο και τη διακρατική συνεργασία στα πλαίσια των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 που τέθηκαν σε ισχύ μόλις το Σεπτέμβριο του 1986. Η Επιτροπή

αναφέρει μια σειρά σκέψεων οι οποίες όπως εξέρχονται των ορίων αυτού του στόχου με αποτέλεσμα να αμφισβητούνται ουσιαστικά σημεία των ισχυόντων κανονισμών.

2.1.1. Ακόμη και ύστερα από μια νέα, εξονυχιστική εξέταση της πρόθεσης της Επιτροπής να προβεί στην τεχνική προσαρμογή των διατάξεων της κοινωνικής νομοθεσίας, στον τομέα των οδικών μεταφορών, η ΟΚΕ δεν αντιλαμβάνεται τους λόγους για τους οποίους προτείνεται η τροποποίηση των κανονισμών (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85. Σύμφωνα με τη γνώμη της η πρωτοβουλία της Επιτροπής να επαναπροσδιορίσει ορισμένες έννοιες όπως οι ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και οι περίοδοι ανάπαυσης, δεν έχει καμία χρησιμότητα όσον αφορά τον έλεγχο. Αφενός δεν συμβάλλει στην εκπλήρωση των προσδοκιών που συνδέονται με τους καθορισμένους στόχους, αφετέρου οι νέοι τεχνικοί όροι δεν κρίνονται ικανοποιητικοί ούτε από άποψη μεταφορών, αλλά ούτε από άποψη κοινωνικής πολιτικής ούτε από διοικητική άποψη.

2.2. Επίσης η ΟΚΕ δεν διαβλέπει κίνητρα που θα μπορούσαν να προκύψουν ενδεχομένως έμμεσα από τις προτάσεις της Επιτροπής, και τα οποία θα ήταν δυνατό να συμβάλλουν, μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, στην ενίσχυση της κοινωνικής προόδου ή στην καλύτερη προσαρμογή των κοινωνικών διατάξεων στις ανάγκες του κοινωνικού συνόλου.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 116 της 3. 5. 1988, σ. 15.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. C 208 της 8. 8. 1988, σ. 26.

2.3. Η ΟΚΕ κρίνει ότι οι εξεταζόμενες προτάσεις τροποποίησης των κανονισμών δεν μπορούν να συμβάλλουν στην επίλυση ή στον περιορισμό των προβλημάτων που παρουσιάζονται όσον αφορά την τήρηση και τον έλεγχο των κοινωνικών διατάξεων στις οδικές μεταφορές. Συνεπώς δεν επιδοκιμάζει τις προτάσεις αυτές, αν και συμφωνούσε πάντα και εξακολουθεί να συμφωνεί με το στόχο και ορισμένες ενέργειες σκοπός των οποίων είναι η απλοποίηση, η αποτελεσματικότητα⁽¹⁾ και η ομοιομορφία των ελέγχων⁽²⁾.

Οι συστάσεις της ΟΚΕ της 27ης Φεβρουαρίου 1985 έγιναν αποδεκτές τόσο από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο όσο και από την Επιτροπή σαν μία λογική βάση για πιο αποτελεσματική εφαρμογή. Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εμμένει σ' αυτές τις συστάσεις και ζητάει να ληφθούν υπόψη κατά την προσεχή τροποποίηση του κανονισμού.

2.4. Συγκεκριμένα, η ΟΚΕ αιτιολογεί την αρνητική του θέση ως εξής:

2.4.1. Αναμφίβολα η Επιτροπή προσπάθησε να λάβει από τα κράτη μέλη όλα τα απαραίτητα στοιχεία που θα επιτρέψουν μία αντικειμενική εκτίμηση των πραγματικών αιτιών των υποτιθέμενων δυσκολιών που ανακύπτουν κατά την εφαρμογή των κοινωνικών διατάξεων. Ωστόσο υπάρχει κατά τη γνώμη του τμήματος ένα μεγάλο κενό όσον αφορά την κατανόηση του συνολικού προβλήματος ώστε να μην είναι δυνατό να γίνει μια βολιδοσκόπηση της νέας πρωτοβουλίας της Επιτροπής σε όλη της την εμβέλεια.

Και οι δύο κανονισμοί άρχισαν να ισχύουν στις 29 Σεπτεμβρίου 1986 αλλά δεν έχουν εφαρμοστεί ακόμη πλήρως σε όλα τα κράτη μέλη. Οι εκθέσεις που έχει καταρτίσει η Επιτροπή έως σήμερα σχετικά με την εφαρμογή των κοινωνικών ρυθμίσεων και τις συνέπειές τους δεν είναι, επομένως, από κοινοτική άποψη πλήρεις. Επιπλέον οι εκθέσεις αυτές δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν σαν βάση για μια ολοκληρωμένη εκτίμηση της νομικής κατάστασης και της κατάστασης που επικρατεί όσον αφορά τον ανταγωνισμό επειδή τα στατιστικά δεδομένα που αναλύονται στις εκθέσεις αυτές αναφέρονται στα έτη 1984 και 1985, δηλαδή σε μία περίοδο κατά την οποία δεν ίσχυαν ακόμη οι κανονισμοί. Πρόκειται επομένως για μια ελλιπή οριοθέτηση του προβλήματος και η ΟΚΕ δυσκολεύεται να κατανοήσει τους λόγους για τους οποίους κρίνεται αναγκαία η τροποποίηση των διατάξεων αυτών ενάμιση χρόνο μόλις μετά από τη θέση τους σε ισχύ δηλ. το 1986.

2.4.2. Επιπλέον η ΟΚΕ είναι της γνώμης ότι και από αντικειμενικής και πολιτικής άποψης δεν υπάρχουν «εξω-λειτουργικοί» λόγοι για την τροποποίηση των κοινωνικών διατάξεων αυτή τη στιγμή μέσω μιας νέας πράξης, δηλαδή:

— Η Επιτροπή ιδιαίτερα δεν παραθέτει λόγους που θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν από νομική και αντικειμενική άποψη, λόγους που ως αναγκαστικές συνιστώσες θα δημιουργούσαν τις διαπιστωθείσες δυσκολίες. Δεν αναφέρει δηλαδή λόγους όπως την ανάγκη μεγαλύτερης νομικής εναρμόνισης (ίδιες νομικές συνθήκες) ή μεγαλύτερη νομική ασφάλεια ή τη βελτίωση των διοικητικών μεθόδων. Συνεπώς η ΟΚΕ δεν κατανοεί τη νομική αιτιολογία της πρωτοβουλίας της Επιτροπής.

— Λόγοι που θα είχαν πολιτική υπόσταση όπως π.χ. μεγαλύτερη νομική προστασία, μεγαλύτερη προστασία της εργασίας, μεγαλύτερη οδική ασφάλεια ή βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης των μικρομεσαίων μεταφορέων ή του προσωπικού των επιχειρήσεων αυτών δεν αναφέρονται καθόλου ή μόνο στο ιστορικό.

— Λόγοι που αφορούν τα συμφέροντα των ενδιαφερομένων δεν είναι επίσης ορατά. Νέα πρόοδος από της πλευράς των σωματείων εργαζομένων και εργοδοτών που θα δικαιολογούσε την τροποποίηση του κανονισμού κατά την έννοια της πρότασης της Επιτροπής δεν έχει επίσης γίνει γνωστή.

— Επίσης δεν διαφαίνονται σαφώς λόγοι που απορρέουν υποχρεωτικά από το πρόγραμμα για την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς και δικαιολογούν τις νέες προτάσεις της Επιτροπής. Προφανώς η Επιτροπή δεν διαθέτει πειστικά επιχειρήματα που να αποδεικνύουν ότι ακριβώς οι προτάσεις της, οι οποίες όμως αφορούν μόνο την ερμηνεία των κοινωνικών διατάξεων, τη διεξαγωγή του ελέγχου και την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ αρμόδιων αρχών, συντελούν σημαντικά στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς.

2.4.3. Αναμφίβολα η ΟΚΕ αντιλαμβάνεται τα προβλήματα με τα οποία συνδέεται η δημιουργία μιας ενιαίας και ολοκληρωμένης κοινωνικής ρύθμισης στον τομέα των κοινοτικών οδικών μεταφορών. Ωστόσο, κρίνει ότι θα πρέπει καταρχάς να εξαντληθούν οι δυνατότητες που παρέχονται από την κοινοτική οδηγία όπως προτάθηκε από την Επιτροπή καθώς και οι δυνατότητες που παρέχονται από εθνικές διατάξεις εφαρμογής. Έτσι θα επιτευχθεί η ενιαία ερμηνεία των κοινωνικών διατάξεων, απαραίτητη προϋπόθεση για τη διεξαγωγή του ελέγχου.

2.5. Η ΟΚΕ συμφωνεί βασικά με την Επιτροπή ότι σε μία κοινή εσωτερική αγορά χρειάζονται ενιαίες, σαφείς και εφαρμόσιμες διατάξεις σχετικά με τις ώρες οδήγησης, τα διαλείμματα και τις διακοπές. Προϋπόθεση για την κανονική εφαρμογή του δικαίου είναι, να είναι αρκετά απλό ώστε να είναι δυνατή η εποπτεία και εφαρμογή του με ομοιόμορφο και αποτελεσματικό τρόπο.

2.6. Για το σκοπό αυτό είναι αναγκαία η λήψη και η εναρμόνιση μέτρων που θα συντελέσουν στην αποτελεσματικότητα του ελέγχου και στην πρόβλεψη κυρώσεων. Η ύπαρξη ενιαίας αρχής που θα επιβάλλει κυρώσεις και θα λειτουργεί με ίσους ή συγκρίσιμους όρους είναι αναγκαία όχι μόνο για τη νομική υπόσταση και την υλοποίηση του ελέγχου αλλά και γενικά για το οριοθετημένο πλαίσιο εντός του

(1) Απλούστερους αποτελεσματικότερους και ενιαίους ελέγχους στον τομέα των κοινωνικών διατάξεων είχε προτείνει και η ΟΚΕ στη γνωμοδότηση της 27ης Φεβρουαρίου 1985 για την πρόταση της Επιτροπής για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 543/69 (ΕΕ αριθ. C 104 της 25. 4. 1985, σ. 4).

(2) Τη συμφωνία και τη γνώμη της για το στόχο που αποβλέπει στην θέσπιση ομοιομόρφων ελέγχων σε όλα τα κράτη μέλη όσο το δυνατό ταχύτερα η ΟΚΕ εξεδήλωσε ιδιαίτερα στην πρόσφατη γνωμοδότηση για την πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την ομοιομορφή εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3820/85 και (ΕΟΚ) αριθ. 3821/85 της 2ας Ιουνίου 1988.

οποίου θα εφαρμόζονται οι κοινωνικές ρυθμίσεις. Η ΟΚΕ τονίζει επομένως άλλη μια φορά ότι οι τεχνικές διατάξεις που θεσπίζονται σχετικά με τον έλεγχο δεν έχουν νόημα αν δεν θεσπισθεί ταυτόχρονα και ένα ανάλογο και κατάλληλο μέσο επιβολής κυρώσεων και δεν συσταθούν κατάλληλες αρχές με επαρκείς αρμοδιότητες. Προς το παρόν η Επιτροπή δεν προβλέπει παρόμοια εξέλιξη και η έλλειψη αυτή δεν συνηγορεί υπέρ των προτάσεών της.

2.7. Επίσης η Επιτροπή δεν αναφέρει τη σχέση μεταξύ αφενός των ωρών οδήγησης και ανάπαυσης και αφετέρου της προστασίας της υγείας ώστε να εδραιώσει η ίδια τις νέες τεχνικές διατάξεις που προτείνει. Σύμφωνα με τη γνώμη της ΟΚΕ το θέμα αυτό θα αποκτήσει θεμελιώδη σημασία όταν θα ληφθούν, στην εσωτερική κοινοτική αγορά, αποφάσεις σχετικά με τα θέματα των κοινωνικών συνθηκών στις οδικές μεταφορές, πράγμα που μακροπρόθεσμα μπορεί να δημιουργήσει κοινωνικά και προσωπικά μειονεκτήματα εις βάρος των οδηγών. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να εξετασθεί, την κατάλληλη στιγμή και το ερώτημα σε ποιο βαθμό ο ενιαίος περιορισμός του χρόνου εργασίας ωφελεί τόσο την ασφάλεια στις οδικές μεταφορές όσο και την κοινωνική προστασία των εργαζομένων. Εξάλλου είναι αδιανόητη μια κοινοτική εσωτερική αγορά χωρίς την προστασία του βασικού παράγοντα «χρόνος εργασίας».

2.8. Η ΟΚΕ, αφού στάθμισε τα διάφορα τεχνικά και πολιτικά επιχειρήματα που συνηγορούν υπέρ ή προβάλλονται κατά των προτάσεων νομικού και τεχνικού χαρακτήρα της Επιτροπής, έκρινε σκόπιμο να λάβει συγκεκριμένη θέση και για ορισμένες λεπτομέρειες του τροποποιητικού κανονισμού.

3. Ειδικές παρατηρήσεις

3.1. Άρθρο 1

3.1.1. Σύμφωνα με τη γνώμη της ΟΚΕ, τον πυρήνα του τροποποιητικού κανονισμού αποτελεί η εισαγωγή του ορισμού σύμφωνα με τον οποίο ο όρος «εβδομάδα» νοείται ως «κινητή εβδομάδα οδήγησης». Πρόκειται για μια έννοια ανεξάρτητη από εκείνη της ημερολογιακής εβδομάδας και αντιστοιχεί σε κάθε περίοδο επτά συνεχών ημερών. «Ο γενικός» αυτός όρος αναφέρεται, κατά ένα τρόπο, σε κάθε οδηγό ατομικά και συνδέεται αποκλειστικά με αυτόν.

3.1.2. Η ΟΚΕ κρίνει ότι ο ισχύον ορισμός της «εβδομάδας» όπως προσδιορίζεται στο άρθρο 1, παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3280/85 αποτελεί έναν εντελώς σαφή και απλό ορισμό και επομένως δεν χρειάζεται να τροποποιηθεί. Ο κανόνας αυτός είναι εφαρμόσιμος στην πράξη, αναγνωρίζεται διεθνώς, φαίνεται σοβαρός από κοινωνική άποψη και ανταποκρίνεται στην διεθνή σύμβαση 153 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) την οποία όμως δεν έχουν υπογράψει ακόμη όλα τα κράτη μέλη. Η εισαγωγή μιας ελαστικής εκ περιτροπής εβδομάδας του οδηγού όχι μόνο θα δημιουργούσε σύγχυση αλλά και θα έθετε τον οδηγό μπροστά στο τελεσμένο γεγονός να έχει στη διάθεσή του δύο εβδομαδιαίες διακοπές: το Σαββατοκύριακο της γενικά ισχύουσας ημερολογιακής εβδομάδας και την εβδομαδιαία διακοπή της «κινητής» εβδομάδας.

Επιπλέον η ελαστική από άποψη ωραρίου εβδομάδα οδήγησης σημαίνει περιορισμό της ελαστικότητας που επιδιώκεται με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3280/85. Έτσι είναι δυνατό, π.χ.

— οι οφειλόμενες ώρες ανάπαυσης μιας εβδομάδας να μην αντισταθμίζονται την επόμενη εβδομάδα επειδή μία μη χρησιμοποιηθείσα εβδομαδιαία ανάπαυση δεν θα επιτρέπεται να μεταφέρεται την επόμενη εβδομάδα ή

— η αξιοποίηση του ανώτατου επιτρεπόμενου ορίου οδήγησης μιας εβδομάδας να συνεπάγεται τη μείωση των ωρών οδήγησης κατά την επόμενη εβδομάδα, πράγμα που δεν δικαιολογείται καθόλου ούτε με επίκληση του επιχειρήματος της ασφάλειας στην οδική κυκλοφορία, ούτε για λόγους προστασίας της υγείας και της εργασίας τότε αντί των κατά μέσο όρο 45 ωρών οδήγησης θα έπρεπε στην περίπτωση αυτή να επιτρέπονται μόνο 34 ώρες οδήγησης την εβδομάδα.

Αυτό δεν διευκολύνει το έργο των εποπτικών αρχών. Εξάλλου και οι ενδιαφερόμενοι εργαζόμενοι επιμένουν στη διατήρηση της έννοιας της ημερολογιακής εβδομάδας. Η ΟΚΕ απορρίπτει τις προτάσεις της Επιτροπής όχι μόνο για τους προαναφερθέντες λόγους αλλά και επειδή η ημερολογιακή εβδομάδα αποτελεί καθιερωμένο κανόνα καθορισμού του χρόνου τόσο για τους μεταφορείς όσο και για τους πελάτες και τις αρμόδιες αρχές.

3.2. Άρθρο 2

Η ΟΚΕ απορρίπτει επίσης την τροποποίηση του άρθρου 4, παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3280/85· επειδή οι ιδιωτικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό δημόσιων υπηρεσιών δεν πρέπει να υπόκεινται σε διαφορετικό καθεστώς από τις ιδιωτικές επιχειρήσεις που εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό ιδιωτών.

3.3. Άρθρο 3

Η νέα αυτή διάταξη αποτελεί τυπική και λογική συνέπεια του άρθρου 1 και επομένως απορρίπτεται.

3.4. Άρθρο 5

Η πρόταση αυτή συνδέεται με τον ορισμό της «κινητής» εβδομάδας οδήγησης, η οποία απορρίπτεται.

3.5. Άρθρο 6

Η ΟΚΕ υποστηρίζει την τάση που διαγράφεται στην πρόταση αυτή· ωστόσο η τάση αυτή περιέχεται και στην οδηγία που ήδη υπέβαλε η Επιτροπή και με την οποία συμφώνησε η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή.

3.6. Άρθρο 7

Η ετήσια έκθεση που θα καταρτίζεται σχετικά με την εφαρμογή των κοινωνικών διατάξεων δεν θα πρέπει να υποβάλλεται μόνο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο αλλά και στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή.

3.7. Άρθρο 8

Η διάταξη αυτή θα ήταν ασφαλώς χρήσιμη και απαραίτητη για τον έλεγχο, εάν θεωρείταν επίσης επιθυμητή και σκόπιμη

η καθιέρωση της κινητής εβδομάδας. Εφόσον όμως η ΟΚΕ θεωρεί την καθιέρωση της ελαστικής εβδομάδας ως οπισ-

θοδρόμηση σε σχέση με την επίτευξη μεγαλύτερης απλούστευσης και ελαστικότητας η πρόταση απορρίπτεται.

Βρυξέλλες, 27 Οκτωβρίου 1988.

Ο Πρόεδρος της
Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Alberto MASPRONE

Γνωμοδότηση για την κατάσταση και τις προοπτικές των διαπραγματεύσεων της ΓΣΔΕ/Γύρος Ουρουγουάης όσον αφορά τη γεωργία και τον τομέα γεωργικών ειδών διατροφής

(88/C 337/18)

Στις 31 Μαΐου 1988, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 20, παράγραφος 4, του εσωτερικού κανονισμού, να εκδώσει γνωμοδότηση για την κατάσταση και τις προοπτικές των διαπραγματεύσεων της ΓΣΔΕ/Γύρος Ουρουγουάης όσον αφορά τη γεωργία και τον τομέα γεωργικών ειδών διατροφής.

Το τμήμα εξωτερικών σχέσεων και εμπορικής και αναπτυξιακής πολιτικής, στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 16 Σεπτεμβρίου βάσει της έκθεσης του εισηγητή, κ. Clavel.

Η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή, κατά την 259η σύνοδο ολομέλειάς της (συνεδρίαση της 27ης Οκτωβρίου 1988), υιοθέτησε ομόφωνα την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Με τη δήλωση της Punta del Este, της 20ής Σεπτεμβρίου 1986, άρχισε ένας νέος κύκλος πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων στις οποίες τα γεωργικά προϊόντα κατέλαβαν σημαντική θέση. Η εξέλιξη της πρώτης φάσης των διαπραγματεύσεων, η στάση και οι προτάσεις των συμβαλλόμενων μερών όσον αφορά τη διεξαγωγή των διαπραγματεύσεων στο γεωργικό τομέα, αύξησαν ακόμα περισσότερο τη σημασία τους· για το λόγο αυτό η ΟΚΕ κρίνει σκόπιμο, ενόψει της υπουργικής διάσκεψης του Μόντρεαλ, να γνωστοποιήσει τις απόψεις της για τη διεξαγωγή αυτών των διαπραγματεύσεων. Εννοείται ότι οι γενικές πτυχές των διαπραγματεύσεων, που αφορούν επίσης τη γεωργία, καλύπτονται από τη γνωμοδότηση της ΟΚΕ για την κατάσταση και τις προοπτικές των διαπραγματεύσεων ΓΣΔΕ/Γύρος Ουρουγουάης.⁽¹⁾

Γενικές παρατηρήσεις

2. Μετά από δύο χρόνια εντοπισμού των προβλημάτων, παρουσίας και εξέτασης των διάφορων προτάσεων και στόχων όσον αφορά τις διαπραγματεύσεις για τα γεωργικά προϊόντα, η υπουργική διάσκεψη που προβλέπεται να πραγματοποιηθεί στο Μόντρεαλ στις 4 και 5 Δεκεμβρίου 1988, φαίνεται επιτακτικά αναγκαία για να ανασκοπηθεί η κατάσταση στο μεσοδιάστημα των διαπραγματεύσεων.

Η διάσκεψη αυτή θα πρέπει επίσης να δώσει την ευκαιρία να διεξαχθεί επιτέλους ένας γνήσιος διάλογος, να γίνει απολογισμός των εμφανών σημείων σύγκλισης ή, αν είναι δυνατό, με αφετηρία τη διάσκεψη αυτή, να θεμελιωθούν για την επόμενη διετία οι κύριοι άξονες των διαπραγματεύσεων που θα καταστήσουν δυνατή την επίτευξη καλύτερης ισορροπίας ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση.

3. Με την προοπτική αυτή, επιβάλλεται να επιβεβαιωθεί η ανάγκη τήρησης της αρχής της σφαιρικότητας των διαπραγματεύσεων, όπως τονίστηκε στη δήλωση της Punta del Este: «οι διαπραγματεύσεις θα θεωρούνται ως ένα σύνολο, τόσο όσον αφορά τη διεξαγωγή τους όσο και τη συνέχισή τους, καθώς και όσον αφορά την υλοποίηση των πορισμάτων τους».

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. C 318 της 12. 12. 1988.