

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

N. 3585

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli affari esteri

(FINI)

di concerto col Ministro per le politiche comunitarie

(LA MALFA)

col Ministro dell'interno

(PISANU)

col Ministro dell'economia e delle finanze

(SINISCALCO)

col Ministro delle attività produttive

(SCAJOLA)

col Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

(LUNARDI)

col Ministro del lavoro e delle politiche sociali

(MARONI)

e col Ministro dell'istruzione, dell'università e della ricerca

(MORATTI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 2005

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo sul trasporto marittimo tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo della Repubblica popolare cinese, dall'altro, fatto a Bruxelles il 6 dicembre 2002

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Analisi tecnico-normativa	»	6
Analisi dell'impatto della regolamentazione (AIR)	»	8
Disegno di legge	»	11
Testo dell'Accordo in lingua ufficiale	»	13

ONOREVOLI SENATORI. - L'Accordo in oggetto è il primo accordo marittimo concluso a livello europeo ed è concepito sulla base degli accordi marittimi bilaterali esistenti tra gli Stati membri dell'Unione europea e la Cina, tenendo conto delle relazioni marittime esistenti.

I citati accordi bilaterali peraltro restano in vigore per quel che riguarda le questioni e i diritti che non sono direttamente coperti dal presente Accordo.

Scopo centrale dell'Accordo è quello di migliorare, nell'interesse degli operatori economici delle Parti, le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina, di merci destinate e provenienti dalla Comunità, nonché di merci destinate e provenienti dalla Comunità e dalla Cina, da una lato, ed i Paesi terzi, dall'altro, basandosi sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto, del libero accesso alle merci e traffico con i Paesi terzi, dell'accesso senza restrizione ai servizi ausiliari, nonché sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari e in relazione alla presenza commerciale. Esso riguarda tutti gli aspetti dei servizi «porta a porta» (articolo 1).

Per quanto concerne il campo di applicazione dell'Accordo, esso copre i trasporti marittimi internazionali di merci e i servizi logistici, comprese le operazioni multimodali che comprendono una tratta marittima, tra i porti della Cina e quelli degli Stati membri della Comunità, nonché i trasporti marittimi internazionali di merci fra i porti degli Stati membri della Comunità. L'Accordo si applica inoltre al traffico con i Paesi terzi ed ai movimenti di attrezzature quali i *container* vuoti (che non vengono trasportati come

merci contro pagamento) fra i porti cinesi o i porti di uno Stato membro della Comunità.

Vengono infine considerate facenti parte del trasporto marittimo internazionale le operazioni delle navi di una Parte, che navigano da un porto all'altro dell'altra Parte, oppure da un porto all'altro di uno Stato membro della Comunità per caricare merci destinate a Paesi terzi o per scaricare merci provenienti da Paesi terzi.

L'Accordo non si applica invece alle operazioni di trasporto nazionale che si svolgono esclusivamente fra i porti cinesi o fra i porti di uno Stato membro della Comunità. Rimane impregiudicato invece il diritto delle navi dei Paesi terzi di effettuare operazioni di trasporto di merci e di passeggeri tra i porti delle Parti o tra i porti di una delle Parti e quelli di un Paese terzo.

Sotto il profilo della disciplina materiale, l'articolo 4 accorda alle navi battenti bandiera dell'altra Parte o operate da cittadini o società dell'altra Parte un trattamento non discriminatorio rispetto a quello riservato alle proprie navi in relazione all'accesso ai porti e all'uso delle infrastrutture marittime e dei servizi ausiliari marittimi di detti porti, nonché in relazione alle tariffe e ai diritti connessi, alle formalità doganali e all'assegnazione dei posti di attracco e delle attrezzature per il caricamento e lo scaricamento. A tale fine le Parti si impegnano ad applicare effettivamente il principio dell'accesso senza restrizioni al mercato e al traffico marittimo internazionale su una base commerciale e non discriminatoria.

Nell'applicare tali principi, le Parti non potranno introdurre peraltro clausole di ripartizione del carico nei futuri accordi stipulati con i Paesi terzi, eliminando entro un ragionevole periodo di tempo le eventuali disposi-

zioni contemplate in Accordi bilaterali conclusi in passato; a partire dalla data di entrata in vigore dell'Accordo vanno revocate tutte le misure unilaterali, amministrative e tecniche o di altra natura, atte a costituire restrizioni indirette o ad avere effetti discriminatori; infine, a partire da tale momento non potranno applicarsi misure amministrative, tecniche o legislative che possano avere effetti discriminatori nei confronti di cittadini o società dell'altra Parte.

Sempre in riferimento ai diritti di accesso ai servizi disciplinati dall'Accordo, l'articolo 4 (par. 4) riconosce alle compagnie di navigazione di una delle Parti il diritto di accedere e di utilizzare, in condizioni non discriminatorie e secondo modalità concordate tra le società interessate, servizi di feederaggio prestati dalle compagnie di navigazione registrate in tale Parte per il trasporto internazionale tra i porti della Cina o fra i porti di uno Stato membro della Comunità.

La disciplina relativa alla presenza commerciale delle imprese è contenuta nell'articolo 5 dell'Accordo, in base al quale ciascuna Parte autorizza le compagnie di navigazione dell'altra Parte a stabilire una presenza commerciale sul proprio territorio, nelle forma di filiali, succursali o uffici di rappresentanza controllati al 100 per cento o risultanti da investimenti congiunti e, limitatamente alla succursali e alle filiali, ad esercitare attività economiche, in conformità alle proprie disposizioni legislative e regolamentari.

L'articolo 5 dell'Accordo prevede, inoltre, una elencazione specifica delle attività connesse allo stabilimento di una presenza commerciale, tra cui le attività (elencate da 1 a 10) relative a: carico, polizza e certificati di trasporto e doganali, nolo e altri oneri, contratti di servizio, contratti per il trasporto merci su strada e ferrovia, tariffari, attività di commercializzazione in relazione a servizi offerti, proprietà degli impianti e attrezzature, fornitura informazioni di natura commerciale, creazione di imprese comuni (*joint*

ventures) con qualsiasi agenzia di navigazione locale.

L'articolo 8 prevede che le filiali, succursali o uffici di rappresentanza controllati al 100 per cento o risultanti da un investimento congiunto abbiano facoltà di impiegare personale di base, nell'osservanza della normativa in vigore nel Paese ospitante indipendentemente dalla nazionalità, con la previsione di permessi di lavoro e visti necessari per i lavoratori stranieri.

Per quanto concerne poi i proventi realizzati dai cittadini o dalle società di una delle Parti mediante le operazioni di trasporto marittimo internazionale e le operazioni multimodali sul territorio dell'altra Parte, l'articolo 9 dispone che essi possano essere pagati in valute liberamente convertibili, mentre i proventi e le spese connessi alle attività economiche delle filiali, succursali ed uffici di rappresentanza possono essere pagati nella moneta nazionale del Paese ospitante e il saldo dovuto dopo il pagamento delle tasse locali può essere liberamente trasferito all'estero al cambio praticato dalla banca alla data del trasferimento.

Nel contesto generale della cooperazione nel settore marittimo, l'articolo 10 dell'Accordo prevede che le Parti - allo scopo di promuovere lo sviluppo delle industrie marittime - incoraggino le rispettive autorità competenti, le compagnie di navigazione, le autorità portuali, gli istituti di ricerca, le Università e gli altri istituti di insegnamento a cooperare, almeno e non solo, in determinati settori, specificamente elencati. Tale cooperazione potrà trovare luogo nell'ambito di organizzazioni marittime internazionali, nel campo dell'elaborazione e del perfezionamento della normativa, nell'ottimizzazione dell'uso dei porti e delle flotte, nel rafforzamento sicurezza marittima e nella prevenzione dell'inquinamento, nella formazione gente di mare, nello scambio di informazioni scientifiche e tecnologiche, nonché nella lotta alla pirateria e al terrorismo.

Al fine di garantire la piena trasparenza per quanto concerne le misure applicative relative all'Accordo, l'articolo 6 stabilisce le modalità di pubblicazione delle stesse, nonché della risposta a ogni eventuale richiesta d'informazione riguardante tali misure di applicazione. Nello stesso contesto, sul versante della normativa nazionale, l'articolo 7 vincola le Parti ad amministrare in modo ragionevole, obiettivo e imparziale tutte le misure di applicazione generale atte a incidere sugli scambi nei servizi di trasporto marittimo internazionale e - nei casi in cui siano prescritte autorizzazioni - a fornire le necessarie informative sulla decisione adottata e sui relativi criteri posti a base delle procedure.

In tale contesto peraltro è prevista l'istituzione, ad opera delle Parti, di procedure adeguate per garantire la corretta applicazione dell'Accordo (articolo 11). Al fine di predisporre un adeguato strumento di risoluzione delle eventuali controversie in ordine all'interpretazione o applicazione dell'Accordo, il medesimo articolo impegna inoltre le Parti a procedere mediante consultazioni amichevoli tra le Autorità competenti e, in caso di mancanza di accordo, tramite i canali diplomatici.

Gli ultimi articoli dell'Accordo contengono la disciplina relativa alle eventuali modifiche dell'Accordo stesso successive all'entrata in vigore (articolo 12); all'ambito di applicazione territoriale (articolo 13); ai testi facenti fede (articolo 14).

L'Accordo è concluso (articolo 15) per un periodo di cinque anni (è previsto il rinnovo

tacito, salvo denuncia). Esso è approvato secondo le procedure interne proprie di ciascuna delle Parti ed entra in vigore alla data della reciproca notifica della conclusione dell'*iter* di ratifica.

Per quanto concerne gli effetti dell'Accordo Ue-Cina sulle disposizioni degli Accordi bilaterali nel settore del trasporto marittimo, l'articolo 15 prevede che le disposizioni dell'Accordo in esame si sostituiscano a quelle degli Accordi bilaterali, qualora queste ultime risultino in contrasto o identiche alle disposizioni dell'Accordo UE-Cina. È tuttavia prevista espressamente una clausola generale che fa salve le disposizioni più favorevoli degli accordi bilaterali in vigore fra i singoli Stati membri della Comunità e la Cina, qualora le disposizioni del presente Accordo si rivelassero meno favorevoli. Le disposizioni degli Accordi bilaterali in vigore, non contemplate nel presente Accordo, continuano ad essere applicabili.

È infine prevista la clausola per cui le disposizioni dell'Accordo non pregiudicano gli obblighi comunitari e le disposizioni del Trattato sull'Unione europea, fatto a Maastricht il 7 febbraio 1992 e ratificato ai sensi della legge 3 novembre 1992, n. 454.

In merito all'aspetto finanziario, si sottolinea che dall'attuazione del presente Accordo non derivano nuovi e maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato e, pertanto, non si rende necessaria la relazione tecnica di cui all'articolo 11-*ter* della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dalla legge 23 agosto 1988, n. 362.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

Analisi dell'impatto normativo delle norme proposte sulle leggi e i regolamenti vigenti e valutazione della compatibilità con l'Ordinamento comunitario

Per quanto attiene l'esame dell'impatto della proposta normativa sull'ordinamento interno vigente, non si rilevano profili di incompatibilità. In particolare appare conforme ai principi della Costituzione e non comporta modifiche normative.

Con specifico riferimento alla disciplina nazionale in materia di tassa di ancoraggio, di cui alla legge 9 febbraio 1963, n. 82, non risulta necessario alcun adattamento normativo, dal momento che l'articolo 1 della legge citata espressamente riguarda l'ipotesi di «navi estere equiparate in virtù di trattati alle navi nazionali».

Nessun problema ha evidenziato l'esame di compatibilità con l'ordinamento comunitario.

Elementi di drafting e linguaggio normativo

Non si rilevano nel testo definizioni normative che non siano già in uso nel vigente ordinamento: in particolare, gli elementi di *drafting* normativo risultano specificati nell'articolo 3 dell'Accordo (*Definizioni*).

Effetti abrogativi

Per quanto concerne il rilievo degli effetti abrogativi, si segnala che le disposizioni del presente Accordo si sostituiscono a quelle degli accordi bilaterali, qualora queste ultime risultino in contrasto o identiche alle disposizioni dell'Accordo stesso. Qualora peraltro le disposizioni del presente Accordo risultino meno favorevoli rispetto a quelle contenute negli accordi bilaterali in vigore fra i singoli Stati membri della Comunità e la Cina, queste ultime prevalgono. Le disposizioni degli accordi bilaterali in vigore, non contemplate nel presente Accordo, continuano ad essere applicabili (articolo 15, paragrafo 3).

Per quanto concerne l'Italia, si richiama la legge 5 giugno 1974, n. 385, concernente ratifica ed esecuzione dell'Accordo sui trasporti marittimi tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare cinese, concluso a Pechino l'8 ottobre 1972. Detto Accordo è stato modificato, a seguito di procedura d'infrazione comunitaria 2000/2239, dal successivo Protocollo firmato a Roma il 3 giugno 2002, ai fini della abrogazione e sostituzione degli articoli 1 e 4, in quanto contenenti rispettivamente una clausola di ripartizione di carico lesiva del principio

della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra gli Stati membri e tra gli Stati membri e Paesi terzi, e una prerogativa di esclusiva per le navi italiane nell'effettuazione dei servizi di cabotaggio. Tale Protocollo è stato reso esecutivo con legge del 10 gennaio 2004, n. 26.

ANALISI DELL'IMPATTO DELLA REGOLAMENTAZIONE (AIR)

Ambito dell'intervento; destinatari diretti ed indiretti

L'Accordo in oggetto – il primo accordo marittimo concluso a livello europeo, concepito sulla base degli accordi marittimi bilaterali esistenti tra gli Stati membri dell'Unione europea e la Cina, tenendo conto delle relazioni marittime esistenti – si applica ai trasporti marittimi internazionali di merci e ai servizi logistici, comprese le operazioni multimodali che comprendono una tratta marittima tra i porti della Cina e quelli degli Stati membri della Comunità, nonché ai trasporti marittimi internazionali di merci fra i porti degli Stati membri della Comunità. La disciplina prevista trova applicazione inoltre al traffico con i Paesi terzi e ai movimenti di attrezzature, quali i *container* vuoti (che non vengono trasportati come merci contro pagamento) fra i porti cinesi o i porti di uno Stato membro della Comunità.

Vengono considerate facenti parte del trasporto marittimo internazionale le operazioni delle navi di una Parte, che navigano da un porto all'altro dell'altra Parte oppure da un porto all'altro di uno Stato membro della Comunità per caricare merci destinate a Paesi esteri o per scaricare merci provenienti da Paesi terzi.

L'Accordo non si applica invece alle operazioni di trasporto nazionale che si svolgono esclusivamente fra i porti cinesi o fra i porti di uno Stato membro della Comunità.

Destinatari diretti risultano pertanto gli operatori economici (compagnie di navigazione ed operatori della logistica) operanti nel settore del trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina, destinate e provenienti dalla Comunità europea, nonché di merci destinate e provenienti dalla Comunità europea e dalla Cina, da un lato, e dai Paesi terzi, dall'altro.

L'Accordo prevede infatti che, se le navi di una Parte navigano da un porto all'altro dell'altra Parte oppure da un porto all'altro di uno Stato membro della Comunità per caricarvi merci destinate a Paesi terzi o per scaricarvi merci provenienti da Paesi terzi, tali operazioni siano considerate come facenti parte del trasporto marittimo internazionale, coperto dal presente Accordo.

Risultano inoltre destinatari diretti – limitatamente agli aspetti concernenti lo sviluppo della cooperazione nel settore marittimo tra le Parti dell'Accordo – anche le rispettive autorità competenti, le autorità portuali, gli istituti di ricerca, le Università e gli altri istituti di insegnamento, invitati a cooperare nell'ambito di organizzazioni marittime internazionali, nell'elaborazione e nel perfezionamento della normativa, ai fini dell'ottimizzazione dell'uso dei porti e flotte, nel quadro del rafforzamento della

sicurezza marittima e della prevenzione dell'inquinamento, nel settore della formazione della agente di mare; nella lotta alla pirateria e al terrorismo e attraverso lo scambio di informazioni scientifiche e tecnologiche.

Destinatari indiretti risultano le autorità rispettivamente competenti nel settore del trasporto marittimo delle Parti contraenti, chiamate a porre in essere le procedure adeguate per garantire la corretta applicazione dell'Accordo stesso e per la soluzione delle eventuali controversie in ordine alla sua interpretazione o applicazione.

Obiettivi e risultati attesi

L'Accordo è inteso a migliorare, nell'interesse degli operatori economici delle Parti, le operazioni di trasporto marittimo di merci come sopra definite, basandosi sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, del libero accesso alle merci e al traffico con i Paesi terzi, dell'accesso senza restrizione ai servizi ausiliari, nonché sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari e in relazione alla presenza commerciale.

Appare dunque possibile attendersi uno sviluppo dell'industria marittima e dei trasporti, come pure nel settore dei servizi logistici connessi. In tale senso significative risultano soprattutto le disposizioni dell'Accordo che autorizzano le compagnie di navigazione dell'altra Parte contraente a stabilire una presenza commerciale sul proprio territorio nella forma di filiali, succursali, uffici di rappresentanza controllati al 100 per cento o risultanti da investimenti congiunti, e ad esercitare - limitatamente alla succursali e alle filiali - attività economiche in conformità con le proprie disposizioni legislative e regolamentari. In particolare, le filiali, succursali o uffici di rappresentanza controllati al 100 per cento o risultanti da un investimento congiunto, hanno facoltà di impiegare personale di base, nell'osservanza della normativa in vigore nel Paese ospitante, indipendentemente dalla nazionalità, con la previsione di permessi di lavoro e visti necessari per i lavoratori stranieri.

Incentivante nel senso dello sviluppo del comparto risultano inoltre anche le disposizioni relative al pagamento dei proventi realizzati ed al loro trasferimento all'estero.

A tale fine, l'articolo 9 dell'Accordo prevede che i proventi realizzati dai cittadini o dalle società di una delle Parti mediante le operazioni di trasporto marittimo internazionale e le operazioni multimodali sul territorio dell'altra Parte possono essere pagati in valute liberamente convertibili. I proventi e spese connessi alle attività economiche delle filiali, succursali ed uffici di rappresentanza possono essere pagate nella moneta nazionale del Paese ospitante e il saldo dovuto dopo il pagamento delle tasse locali può essere liberamente trasferito all'estero al cambio praticato dalla banca alla data del trasferimento.

Impatto diretto ed indiretto sull'organizzazione e sull'attività delle pubbliche amministrazioni

Per quanto concerne l'impatto della normativa contenuta nell'Accordo sulle pubbliche amministrazioni, si ricorda che l'articolo 4 dell'Accordo medesimo impegna le Parti ad applicare effettivamente il principio dell'accesso senza restrizioni al mercato ed al traffico marittimo internazionale su una base commerciale e non discriminatoria. A partire dunque dalla data di entrata in vigore dell'Accordo, dovranno essere revocate tutte le misure unilaterali, amministrative e tecniche o di altra natura, atte a costituire restrizioni indirette o ad avere effetti discriminatori; a partire dal momento dell'entrata in vigore dell'Accordo inoltre non potranno essere applicate misure amministrative, tecniche o legislative che possano avere effetti discriminatori nei confronti di cittadini o società dell'altra Parte.

Infine si richiama l'attenzione sull'obbligo imposto alle Parti contraenti dall'articolo 11 di istituire procedure adeguate per garantire la corretta applicazione dell'Accordo e per la soluzione delle eventuali controversie in ordine all'interpretazione o applicazione dell'Accordo stesso.

Impatto sui destinatari diretti e indiretti

Si rimanda per tale punto a quanto già indicato sopra nei parametri dedicati all'ambito dell'intervento e agli obiettivi e ai risultati attesi.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Autorizzazione alla ratifica)

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo sul trasporto marittimo tra la Comunità europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Governo della Repubblica popolare cinese, dall'altro, fatto a Bruxelles il 6 dicembre 2002.

Art. 2.

(Ordine di esecuzione)

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto previsto dall'articolo 15 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ACCORDO
SUL TRASPORTO MARITTIMO
TRA LA COMUNITÀ EUROPEA
E I SUOI STATI MEMBRI, DA UN LATO,
E IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE, DALL'ALTRO

IL REGNO DEL BELGIO,

IL REGNO DI DANIMARCA,

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,

LA REPUBBLICA ELLENICA,

IL REGNO DI SPAGNA,

LA REPUBBLICA FRANCESE,

L'IRLANDA,

LA REPUBBLICA ITALIANA,

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,

IL REGNO DEI PAESI BASSI,

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,

LA REPUBBLICA DEL PORTOGALLO,

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,

IL REGNO DI SVEZIA,

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E D'IRLANDA DEL NORD,

Parti del trattato che istituisce la Comunità europea, in seguito denominati "Stati membri della Comunità", e

LA COMUNITÀ EUROPEA,

in seguito denominata "Comunità",

da un lato, e

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE

in seguito denominato "Cina",

dall'altro,

TENUTO CONTO dell'accordo di cooperazione commerciale ed economica concluso nel maggio 1985 tra la Comunità economica europea e la Repubblica popolare cinese,

TENUTO CONTO dell'importanza delle relazioni che esistono fra la Comunità e i suoi Stati membri e la Cina nel settore dei trasporti marittimi,

CONVINTI che la cooperazione tra le parti nel settore dei trasporti marittimi internazionali favorirà lo sviluppo di relazioni commerciali ed economiche tra la Cina e la Comunità e i suoi Stati membri,

DESIDEROSI di rafforzare e di consolidare le relazioni tra le parti nel settore dei trasporti marittimi internazionali, sulla base del principio di uguaglianza e del reciproco vantaggio,

RICONOSCENDO l'importanza dei servizi di trasporto marittimo e nell'intento di promuovere ulteriormente i trasporti intermodali che comprendono una tratta marittima allo scopo di migliorare l'efficienza della catena di trasporti,

RICONOSCENDO l'importanza che riveste lo sviluppo di un'impostazione flessibile e fondata sulla logica del mercato e i vantaggi che presenta, per gli operatori economici delle due parti, la possibilità di controllare e di operare i propri servizi di trasporto internazionale di merci nel contesto di un efficiente sistema di trasporti marittimi internazionali,

TENUTO CONTO dell'esistenza di accordi bilaterali conclusi tra gli Stati membri della Comunità e la Cina nel settore marittimo,

ESPRIMENDO IL LORO APPOGGIO ai negoziati multilaterali riguardanti i servizi di trasporto marittimo organizzati nell'ambito della Organizzazione mondiale del commercio,

HANNO DECISO di concludere il presente accordo ed a tal fine hanno designato come plenipotenziari:

IL REGNO DEL BELGIO:

Isabelle DURANT

Vice Primo Ministro e Ministro della mobilità e dei trasporti

IL REGNO DI DANIMARCA:

Bendt BENDTSEN

Ministro dell'economia, del commercio e dell'industria

LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA:

Manfred STOLPE

Ministro federale dei trasporti, della costruzione e dell'edilizia abitativa

Wilhelm SCHÖNFELDER

Ambasciatore, Rappresentante Permanente della Repubblica federale di Germania

LA REPUBBLICA ELLENICA:

Georgios ANOMERITIS

Ministro della marina mercantile

IL REGNO DI SPAGNA:

Francisco ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Ministro della promozione dello sviluppo

LA REPUBBLICA FRANCESE:

Pierre SELLAL

Ambasciatore, Rappresentante Permanente della Repubblica francese

L'IRLANDA:

Peter GUNNING

Rappresentante Permanente aggiunto dell'Irlanda

LA REPUBBLICA ITALIANA:

Pietro LUNARDI

Ministro delle infrastrutture e dei trasporti

IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO:

Henri GRETHEN

Ministro dell'economia, Ministro dei trasporti

IL REGNO DEI PAESI BASSI:

Roelf Hendrik de BOER

Ministro dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'edilizia abitativa

LA REPUBBLICA D'AUSTRIA:

Mathias REICHHOLD

Ministro federale dei trasporti, dell'innovazione e della tecnologia

LA REPUBBLICA DEL PORTOGALLO:

Luís Francisco VALENTE DE OLIVEIRA

Ministro dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'edilizia abitativa

LA REPUBBLICA DI FINLANDIA:

Kimmo SASI

Ministro dei trasporti e delle comunicazioni

IL REGNO DI SVEZIA:

Ulrica MESSING

Ministro delle comunicazioni

IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E D'IRLANDA DEL NORD:

David JAMIESON

Sottosegretario di Stato ai trasporti

LA COMUNITÀ EUROPEA:

Bendt BENDTSEN

Ministro dell'economia, del commercio e dell'industria del Regno di Danimarca

Presidente in esercizio del Consiglio dell'Unione europea

Loyola de PALACIO

Vicepresidente della Commissione delle Comunità europee

IL GOVERNO DELLA REPUBBLICA POPOLARE CINESE:

Chunxian ZHANG

Ministro delle comunicazioni della Repubblica Popolare Cinese

I QUALI, dopo aver scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma,

HANNO CONVENUTO LE DISPOSIZIONI CHE SEGUONO:

ARTICOLO 1

FINALITÀ

Il presente accordo intende migliorare, nell'interesse degli operatori economici delle parti, le condizioni nelle quali si svolgono le operazioni di trasporto marittimo di merci destinate e provenienti dalla Cina, destinate e provenienti dalla Comunità, nonché destinate e provenienti dalla Comunità e dalla Cina, da un lato, ed i paesi terzi, dall'altro. L'accordo si basa sui principi della libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, del libero accesso alle merci e al traffico con i paesi terzi, dell'accesso senza restrizione ai servizi ausiliari, nonché sul principio del trattamento non discriminatorio in relazione all'utilizzo dei servizi portuali ed ausiliari e in relazione alla presenza commerciale. Esso riguarda tutti gli aspetti dei servizi porta a porta.

ARTICOLO 2

AMBITO DI APPLICAZIONE

1. Il presente accordo si applica ai trasporti marittimi internazionali di merci ed ai servizi logistici, comprese le operazioni multimodali che comprendono una tratta marittima, tra i porti della Cina e quelli degli Stati membri della Comunità, nonché ai trasporti marittimi internazionali di merci fra i porti degli Stati membri della Comunità. Esso si applica inoltre al traffico con i paesi terzi e ai movimenti di attrezzature quali i container vuoti (che non vengono trasportati come merci contro pagamento) fra i porti cinesi o i porti di uno Stato membro della Comunità.

Se le navi di una parte navigano da un porto all'altro dell'altra parte oppure da un porto all'altro di uno Stato membro della Comunità per caricarvi merci destinate a paesi esteri o per scaricarvi merci provenienti da paesi esteri, tali operazioni sono considerate facenti parte del trasporto marittimo internazionale.

Il presente accordo non si applica alle operazioni di trasporto nazionale che si svolgono esclusivamente fra porti cinesi o fra porti di uno Stato membro della Comunità.

2. Il presente accordo lascia del tutto impregiudicata l'applicazione degli accordi marittimi bilaterali conclusi fra la Cina e i singoli Stati membri della Comunità per quanto attiene le questioni escluse dal proprio ambito di applicazione.

3. Il presente accordo lascia del tutto impregiudicato il diritto delle navi dei paesi terzi di effettuare operazioni di trasporto di merci e di passeggeri tra i porti delle parti o tra i porti di una delle parti e quelli di un paese terzo.

ARTICOLO 3

DEFINIZIONI

Ai fini del presente accordo si intende per:

- a) "servizi di trasporto marittimo di merci e servizi logistici internazionali": la fornitura di servizi internazionali di trasporto di merci e di servizi collegati di movimentazione, stoccaggio e magazzinaggio delle merci, di servizi di sdoganamento, deposito e containerizzazione, nel porto o a terra, di servizi di agenzia marittima e di servizi di spedizione delle merci;
- b) "operazioni di trasporto multimodale": il trasporto di merci per mezzo di più di un modo di trasporto, compresa una tratta marittima, accompagnate da un unico documento;

- c) "servizi di agenzia marittima": le attività che consistono, in una determinata zona geografica, nella rappresentanza, in qualità di agente, degli interessi commerciali di una o più linee o compagnie di navigazione, per i seguenti scopi:
- la commercializzazione e la vendita di servizi di trasporto marittimo e di servizi collegati, dalla presentazione dell'offerta alla fatturazione, il rilascio di polizze di carico a nome delle compagnie, la contrattazione dei necessari servizi collegati, la preparazione dei documenti e la fornitura di informazioni commerciali;
 - la rappresentanza delle compagnie nell'organizzazione dello scalo e, ove necessario, la presa in carico delle merci;
- d) "servizi di spedizione merci": le attività che consistono nell'organizzare e sorvegliare le operazioni di spedizione a nome degli speditori, mediante la contrattazione dei servizi necessari, la preparazione dei documenti e la fornitura delle informazioni commerciali;
- e) "compagnia di navigazione": una società che possiede i seguenti requisiti:
- i) essere costituita secondo il diritto pubblico o privato cinese, il diritto pubblico o privato della Comunità o di uno degli Stati membri della Comunità;
 - ii) avere la sede sociale, l'amministrazione centrale o lo stabilimento principale rispettivamente nella Comunità o in Cina;
 - iii) fornire servizi internazionali di trasporto marittimo per mezzo di navi di cui è proprietaria o da essa operate.

Le compagnie di navigazione stabilite fuori del territorio della Comunità o del territorio della Cina e controllate rispettivamente da cittadini di uno Stato membro della Comunità o della Cina beneficiano parimenti delle disposizioni del presente accordo, a condizione che le loro navi siano immatricolate nello Stato membro interessato od in Cina in conformità della normativa ivi in vigore;

- f) "filiale": una società di proprietà di una compagnia di navigazione e dotata di personalità giuridica;
- g) "succursale": uno stabilimento di proprietà di una compagnia di navigazione e privo di personalità giuridica propria;
- h) "ufficio di rappresentanza": un ufficio che rappresenta una compagnia di navigazione di una delle parti, stabilito sul territorio dell'altra parte;
- i) "nave": qualsiasi nave mercantile immatricolata presso l'ufficio d'immatricolazione delle navi di una delle parti e battente la bandiera nazionale della parte in questione in conformità della legislazione della Cina, della Comunità o dei suoi Stati membri e che effettua trasporti marittimi internazionali, comprese le navi battenti bandiera di un paese terzo ma possedute o operate da una compagnia di navigazione della Cina o di uno Stato membro della Comunità. Sono escluse le navi da guerra e le altre navi non mercantili.

ARTICOLO 4

PRESTAZIONE DI SERVIZI

1. Ciascuna parte continua ad accordare alle navi battenti bandiera dell'altra parte o operate da cittadini o società dell'altra parte un trattamento non discriminatorio rispetto a quello riservato alle proprie navi in relazione all'accesso ai porti e all'uso delle infrastrutture marittime e dei servizi ausiliari marittimi di detti porti, nonché in relazione alle tariffe e ai diritti connessi, alle formalità doganali e all'assegnazione dei posti di attracco e delle attrezzature per la caricazione e la scaricazione.
2. Le parti si impegnano ad applicare effettivamente il principio dell'accesso senza restrizioni al mercato e al traffico marittimo internazionale su una base commerciale e non discriminatoria.
3. Nell'applicare i principi di cui ai paragrafi 1 e 2, le parti:
 - a) non introducono clausole di ripartizione del carico nei futuri accordi stipulati con i paesi terzi nel settore dei servizi di trasporto marittimo ed abrogano, entro un ragionevole periodo di tempo, le disposizioni di questa natura eventualmente contemplate da accordi bilaterali conclusi in passato;
 - b) revocano, a partire dall'entrata in vigore del presente accordo, tutte le misure unilaterali, amministrative e tecniche o di altra natura, atte a costituire restrizioni indirette o ad avere effetti discriminatori nei confronti della libera prestazione dei servizi nel settore del trasporto marittimo internazionale;

- c) si astengono dall'applicare, a partire dall'entrata in vigore del presente accordo, misure amministrative, tecniche o legislative che possano avere effetti discriminatori nei confronti di cittadini o società dell'altra parte nella prestazione dei servizi di trasporto marittimo internazionale.
4. Le compagnie di navigazione di una delle parti sono autorizzate dall'altra parte ad accedere ed utilizzare, in condizioni non discriminatorie e secondo modalità concordate tra le società interessate, servizi di feederaggio prestati dalle compagnie di navigazione registrate in tale parte per il trasporto internazionale tra i porti della Cina o fra i porti di uno Stato membro della Comunità.

ARTICOLO 5

PRESENZA COMMERCIALE

Per quanto riguarda le attività legate alla prestazione di servizi di trasporto marittimo internazionale di merci e la prestazione di servizi logistici, comprese le operazioni multimodali porta a porta, ciascuna parte autorizza le compagnie di navigazione dell'altra parte a stabilire una presenza commerciale sul proprio territorio, nella forma di filiali, succursali o uffici di rappresentanza controllati al 100% o risultanti da investimenti congiunti e, limitatamente alle succursali ed alle filiali, ad esercitare attività economiche in conformità con le proprie disposizioni legislative e regolamentari. Tali attività comprendono, tra l'altro:

- 1) ricerca del carico e riserva di spazi per il carico;

- 2) elaborazione, conferma, trattamento e rilascio della polizza di carico, compresa la polizza di carico diretta o cumulativa comunemente accettata nel trasporto marittimo internazionale; la preparazione della documentazione relativa ai certificati di trasporto e ai certificati doganali;
- 3) fissazione, riscossione e trasferimento del nolo e di altri oneri sostenuti sulla base dei contratti di servizio o delle tariffe applicate;
- 4) negoziazione e sottoscrizione di contratti di servizio;
- 5) sottoscrizione di contratti per il trasporto delle merci su strada o ferrovia, per la distribuzione delle merci e per altri servizi ausiliari connessi;
- 6) valutazione e pubblicazione dei tariffari;
- 7) esercizio di attività di commercializzazione in relazione ai servizi offerti;
- 8) proprietà degli impianti e delle attrezzature necessarie per l'esercizio dell'attività economica;
- 9) fornitura d'informazioni di natura commerciale attraverso qualsiasi mezzo, compresi i sistemi informatici e scambio elettronico di dati, nell'osservanza di eventuali restrizioni non discriminatorie in materia di telecomunicazioni;
- 10) creazione di imprese comuni (*joint ventures*) con qualsiasi agenzia di navigazione locale al fine di esercitare attività connesse con l'agenzia, quali l'organizzazione dello scalo delle navi o la presa in consegna delle merci per la spedizione.

ARTICOLO 6

TRASPARENZA

1. Ciascuna parte pubblica rapidamente, previa consultazione e preavviso adeguato, tutte le misure pertinenti di applicazione generale relative al presente accordo o che incidono sulla sua applicazione.
2. Quando la pubblicazione di cui al paragrafo 1 risulta impossibile, le informazioni del caso sono rese pubbliche con altri mezzi.
3. Ciascuna parte risponde rapidamente a ogni richiesta d'informazione specifica rivolta dall'altra parte riguardante le misure di applicazione generale da essa adottate ai sensi del paragrafo 1.

ARTICOLO 7

NORMATIVA NAZIONALE

1. Le parti provvedono ad amministrare in modo ragionevole, obiettivo ed imparziale tutte le misure di applicazione generale atte ad incidere sugli scambi nei servizi di trasporto marittimo internazionale.

2. Nell'ipotesi in cui è prescritta un'autorizzazione, le autorità competenti di ciascuna parte, trascorso un ragionevole periodo di tempo dopo la presentazione di una domanda considerata completa secondo la vigente normativa nazionale, informano il richiedente della decisione adottata in merito alla sua richiesta. Su domanda del richiedente, le autorità competenti delle parti comunicano, senza indebiti ritardi, tutte le informazioni riguardanti la situazione della richiesta.

3. Per garantire che le misure relative alle norme tecniche e alle prescrizioni e alle procedure di autorizzazione non costituiscano inutili ostacoli al commercio, le relative disposizioni devono fondarsi su criteri obiettivi, non discriminatori, prestabiliti e trasparenti, quali la capacità di prestare il servizio; nel caso delle procedure di autorizzazione, tali disposizioni non devono costituire di per sé una restrizione o un ostacolo alla prestazione del servizio.

ARTICOLO 8

PERSONALE DI BASE

Le filiali, succursali o uffici di rappresentanza controllati al 100% o risultanti da un investimento congiunto di una compagnia di navigazione di una parte stabilita sul territorio dell'altra parte hanno facoltà di impiegare personale di base, nell'osservanza della normativa in vigore nel paese ospitante, indipendentemente dalla nazionalità. Ciascuna parte agevolerà l'ottenimento dei permessi di lavoro e dei visti necessari per i lavoratori stranieri.

ARTICOLO 9

PAGAMENTI E MOVIMENTI DI CAPITALI

1. I proventi realizzati dai cittadini o dalle società di una delle parti mediante le operazioni di trasporto marittimo internazionale e le operazioni multimodali svolte sul territorio dell'altra parte possono essere pagati in valute liberamente convertibili.
2. I proventi e le spese connesse alle attività economiche delle filiali, succursali e di uffici di rappresentanza delle società di navigazione di una parte stabilite nel territorio dell'altra parte possono essere pagate nella moneta nazionale del paese ospitante. Il saldo dovuto dopo il pagamento delle tasse locali da parte delle società di navigazione o delle loro filiali, succursali od uffici di rappresentanza sopracitati può essere liberamente trasferita all'estero al cambio praticato dalla banca alla data del trasferimento.

ARTICOLO 10

COOPERAZIONE NEL SETTORE MARITTIMO

Le parti, allo scopo di promuovere lo sviluppo delle loro industrie marittime, incoraggiano le rispettive autorità competenti, le compagnie di navigazione, le autorità portuali, gli istituti di ricerca, le università e gli altri istituti di insegnamento a cooperare, almeno ma non solo, nei seguenti settori:

- (1) scambio di opinioni in relazione alle attività svolte dalle parti nell'ambito delle organizzazioni marittime internazionali;

- (2) elaborazione e perfezionamento della normativa relativa ai trasporti marittimi e alla gestione del mercato;
- (3) promozione di servizi di trasporto efficienti per il commercio marittimo internazionale tramite l'ottimizzazione dell'uso dei porti e delle rispettive flotte;
- (4) rafforzamento della sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento marino;
- (5) promozione della formazione e dell'addestramento in ambito marittimo, con speciale riferimento alla formazione della gente di mare;
- (6) scambio di personale, d'informazioni scientifiche e di tecnologie;
- (7) intensificazione degli sforzi per la lotta alla pirateria ed al terrorismo.

ARTICOLO 11

CONSULTAZIONI E RISOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

1. Le parti istituiscono procedure adeguate per garantire la corretta applicazione del presente accordo.
2. Qualora fra le parti dovesse insorgere una controversia in ordine all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo, le autorità competenti delle parti procurano di risolverla mediante consultazioni amichevoli. Qualora non si giunga ad un accordo la controversia sarà risolta tramite i canali diplomatici.

ARTICOLO 12

MODIFICAZIONI

Il presente accordo può essere modificato mediante accordo scritto fra le parti contraenti; la modifica entra in vigore secondo le procedure di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

ARTICOLO 13

AMBITO DI APPLICAZIONE TERRITORIALE

Il presente accordo si applica, da un lato, ai territori ai quali si applica il trattato che istituisce la Comunità europea e alle condizioni stabilite da tale trattato e, dall'altro, al territorio cinese.

ARTICOLO 14

TESTI FACENTI FEDE

Il presente accordo è redatto in duplice esemplare nelle lingue danese, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, olandese, portoghese, spagnola, svedese, tedesca e cinese, ciascuno di questi testi facente ugualmente fede.

ARTICOLO 15

DURATA ED ENTRATA IN VIGORE

1. Il presente accordo è concluso per un periodo di cinque anni. Esso sarà tacitamente rinnovato di anno in anno salvo denuncia scritta di una delle parti notificata sei mesi prima della data di scadenza.

2. Il presente accordo è approvato dalle parti secondo le proprie procedure interne.

Il presente accordo entra in vigore il primo giorno del secondo mese successivo alla data in cui le parti si saranno notificate reciprocamente l'avvenuto espletamento delle procedure di cui al primo comma.

3. Qualora il presente accordo risulti meno favorevole, per taluni aspetti, agli accordi bilaterali in vigore fra i singoli Stati membri della Comunità e la Cina, prevalgono le disposizioni più favorevoli, senza pregiudizio degli obblighi comunitari e tenendo conto delle disposizioni del trattato che istituisce la Comunità europea. Le disposizioni del presente accordo si sostituiscono a quelle degli accordi bilaterali precedentemente stipulati fra gli Stati membri della Comunità e la Cina qualora queste ultime disposizioni risultino in contrasto o identiche alle disposizioni dell'accordo, ad eccezione dell'ipotesi contemplata nella frase precedente. Le disposizioni degli accordi bilaterali in vigore, non contemplate dal presente accordo, continuano ad essere applicabili.

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios abajo firmantes suscriben el presente Acuerdo.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες πληρεξούσιοι έθεσαν την υπογραφή τους κάτω από την παρούσα συμφωνία..

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have signed this Agreement.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés ont apposé leur signature au présent accord.

IN FEDE DI CHE i Plenipotenziari sottoscritti hanno apposto le loro firme in calce al presente accordo.

TEN BLIJKE WAARVAN de, hiertoe naar behoren gemachtigde, ondergetekenden hun handtekening onder deze overeenkomst hebben gesteld.

EM FÉ DO QUE, os abaixo-assinados apuseram as suas assinaturas no presente Acordo.

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

以下特命全权代表已在本协定上签字，以昭信守。

Hecho en Bruselas, el seis de diciembre del dos mil dos.

Udfærdiget i Bruxelles den sjette december to tusind og to.

Geschehen zu Brüssel am sechsten Dezember zweitausendundzwei.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις έξι Δεκεμβρίου δύο χιλιάδες δύο.

Done at Brussels on the sixth day of December in the year two thousand and two.

Fait à Bruxelles, le six décembre deux mille deux.

Fatto a Bruxelles, addì sei dicembre duemiladue.

Gedaan te Brussel, de zesde december tweeduizendtwee.

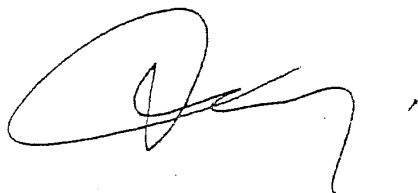
Feito em Bruxelas, em seis de Dezembro de dois mil e dois.

Tehty Brysselissä kuudentena päivänä joulukuuta vuonna kaksituhattakaksi.

Som skedde i Bryssel den sjätte december tjugohundratvå.

本协定于二〇〇二年十二月六日在布鲁塞尔签订。

Pour le Royaume de Belgique
Voor het Koninkrijk België
Für das Königreich Belgien

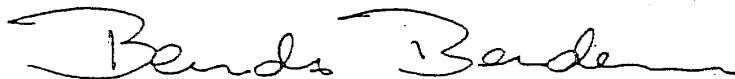


Cette signature engage également la Communauté française, la Communauté flamande, la Communauté germanophone, la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

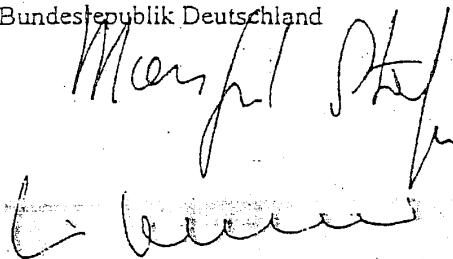
Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Diese Unterschrift bindet zugleich die Deutschsprachige Gemeinschaft, die Flämische Gemeinschaft, die Französische Gemeinschaft, die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

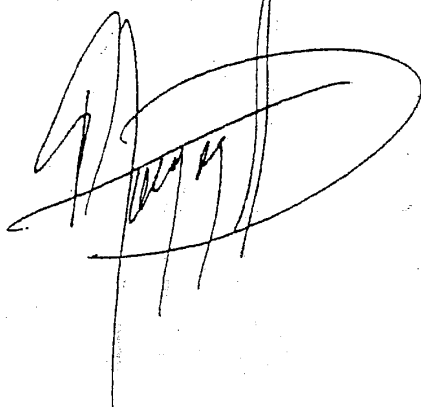
På Kongeriget Danmarks vegne



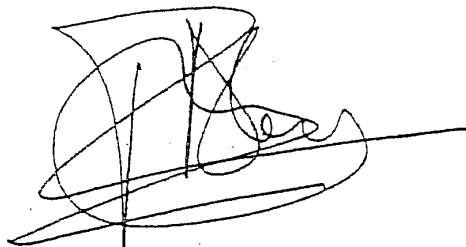
Für die Bundesrepublik Deutschland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



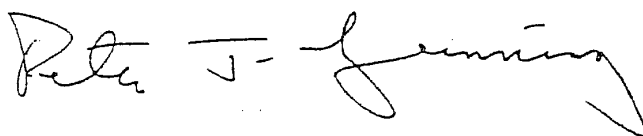
Por el Reino de España

A highly stylized, abstract handwritten signature consisting of several overlapping loops and lines.

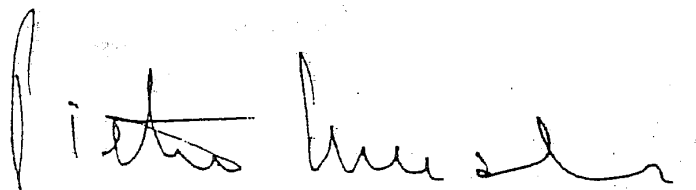
Pour la République française

A handwritten signature with a distinctive zig-zag or lightning-bolt shape at the end.

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

A handwritten signature in cursive script that reads "Peter J. Gunning".

Per la Repubblica italiana

A handwritten signature in cursive script that reads "Pietro Muscati".

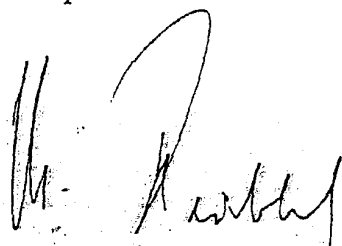
Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature in cursive script that reads "Pierre J. Müller".

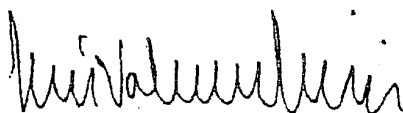
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



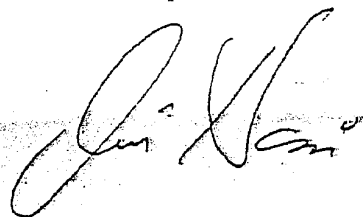
Für die Republik Österreich



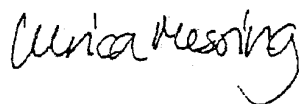
Pela República Portuguesa



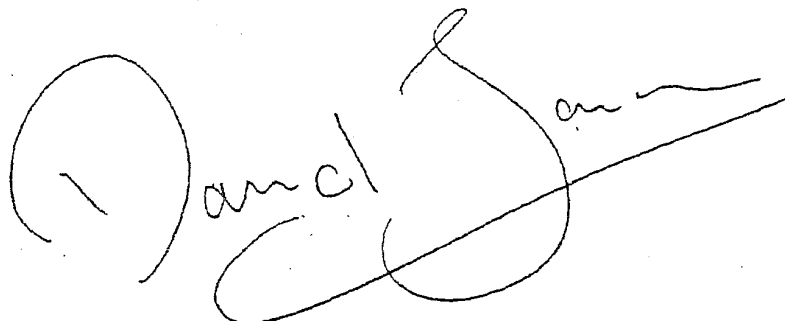
Suomen tasavallan puolesta



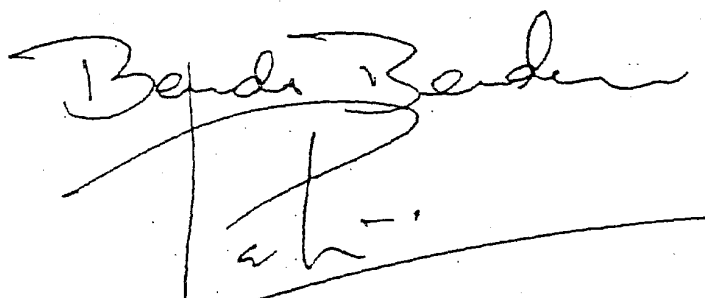
För Konungariket Sverige



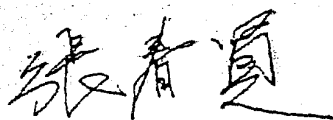
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Por la Comunidad Europea
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Voor de Europese Gemeenschap
Pela Comunidade Europeia
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



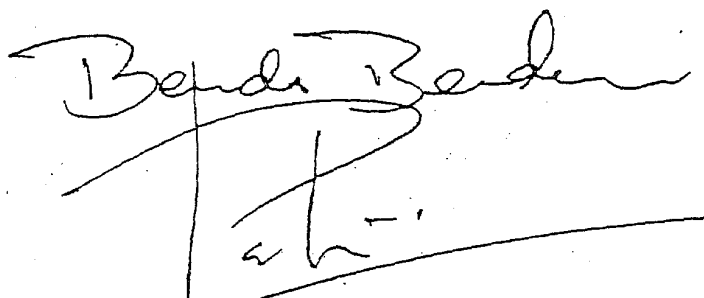
中华人民共和国政府代表



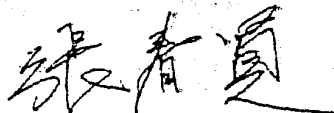
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



Por la Comunidad Europea
For Det Europæiske Fællesskab
Für die Europäische Gemeinschaft
Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
For the European Community
Pour la Communauté européenne
Per la Comunità europea
Voor de Europese Gemeenschap
Pela Comunidade Europeia
Euroopan yhteisön puolesta
På Europeiska gemenskapens vägnar



中华人民共和国政府代表



XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.

Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.

Der vorstehende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brüssel hinterlegt ist.

Το ανωτέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.

The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.

Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil Bruxelles.

Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio Bruxelles.

Voorgaande tekst is het voor eensluidend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.

O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.

Ää oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta peräisistä tekstistä.


Forstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

as,
es, den
den
eg,
s, le
s, addi'
em
n

10-12-2002



for el Secretario General del Consejo de la Union Europea
for Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
για το Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
for the Secretary-General of the Council of the European Union
für le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
für il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
for de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
for Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
for opän unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
for generalsekreterarens för Europeiska unionens råd vägnar


K. GRETSCHMANN

