

Gazzetta ufficiale

L 334

dell'Unione europea



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

55° anno
6 dicembre 2012

Sommario

II Atti non legislativi

ACCORDI INTERNAZIONALI

2012/750/UE:

- ★ **Decisione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, del 15 ottobre 2010, concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro** 1

Accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro 3

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento di esecuzione (UE) n. 1153/2012 del Consiglio, del 3 dicembre 2012, che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di cuoi e pelli scamosciati originari della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009** 31

Regolamento di esecuzione (UE) n. 1154/2012 della Commissione, del 5 dicembre 2012, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli 44

Prezzo: 4 EUR

(segue)

IT

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola e hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

DECISIONI

2012/751/PESC:

- ★ **Decisione EULEX KOSOVO/3/2012 del Comitato politico e di sicurezza, del 4 dicembre 2012, relativa alla nomina del capo della missione dell'Unione europea sullo Stato di diritto in Kosovo, EULEX KOSOVO** 46

2012/752/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 dicembre 2012, che autorizza un laboratorio nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia ad effettuare test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici [notificata con il numero C(2012) 8757] ⁽¹⁾** 47

2012/753/UE:

- ★ **Decisione di esecuzione della Commissione, del 4 dicembre 2012, che modifica l'allegato I della decisione 2009/177/CE per quanto riguarda i programmi di sorveglianza della Finlandia e del Regno Unito e lo status di indenne da malattia della Finlandia e del Regno Unito per alcune malattie degli animali acquatici [notificata con il numero C(2012) 8758] ⁽¹⁾** 48

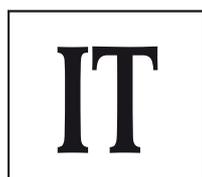
2012/754/UE:

- ★ **Decisione della Banca centrale europea, del 29 novembre 2012, relativa all'approvazione del volume di conio delle monete metalliche per il 2013 (BCE/2012/26)** 50

Rettifiche

- ★ **Rettifica della decisione 2011/181/UE del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di consiglio, del 15 ottobre 2010 concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro (GU L 79 del 25.3.2011)** 51

- ★ **Rettifica della decisione di esecuzione 2012/729/UE della Commissione, del 23 novembre 2012, che modifica la decisione 2008/866/CE, relativa a misure di emergenza che sospendono le importazioni dal Perù di determinati molluschi bivalvi destinati al consumo umano, per quanto riguarda il suo periodo di applicazione (GU L 327 del 27.11.2012)** 52



⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE

II

(Atti non legislativi)

ACCORDI INTERNAZIONALI

DECISIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI,
RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO

del 15 ottobre 2010

concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro

(2012/750/UE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELL'UNIONE EUROPEA, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 100, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafi 5 e 7, e paragrafo 8, primo comma,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, a nome dell'Unione europea e degli Stati membri, un accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo con il Regno hascemita di Giordania (in prosieguo «l'accordo») conformemente alla decisione del Consiglio che autorizza la Commissione ad avviare i negoziati.
- (2) L'accordo è stato siglato il 17 marzo 2010.
- (3) È opportuno che l'accordo sia firmato e applicato in via provvisoria dall'Unione e dagli Stati membri, fatta salva la sua eventuale conclusione in una data successiva.
- (4) È necessario fissare le opportune procedure per decidere, se opportuno, le modalità per mettere fine all'applicazione in via provvisoria dell'accordo. È inoltre necessario stabilire le procedure adeguate per la partecipazione dell'Unione e degli Stati membri al comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'accordo e alle procedure di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 22 dell'accordo, nonché per l'attuazione di determinate disposizioni dell'accordo relative alla sicurezza,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Firma

1. La firma dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un

lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro (in prosieguo «l'accordo»), è approvata a nome dell'Unione, fatta salva una decisione del Consiglio relativa alla conclusione dell'accordo ⁽¹⁾.

2. Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona o le persone abilitate a firmare l'accordo a nome dell'Unione, fatta salva la sua conclusione.

Articolo 2

Applicazione provvisoria

In attesa della sua entrata in vigore, l'accordo è applicato in via provvisoria dall'Unione e dagli Stati membri a decorrere dal primo giorno del mese successivo: i) alla data nella quale le parti si sono notificate l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie all'applicazione in via provvisoria dell'accordo; oppure, se antecedente, ii) alla data che ricorre 12 mesi dopo la firma dell'accordo, fatte salve le procedure interne e/o la legislazione nazionale delle parti contraenti.

Articolo 3

Comitato misto

1. L'Unione europea e gli Stati membri sono rappresentati nel comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 dell'accordo da rappresentanti della Commissione e degli Stati membri.

2. La posizione che l'Unione europea e gli Stati membri devono adottare nell'ambito del comitato misto in relazione alle modifiche agli allegati III o IV dell'accordo in conformità dell'articolo 26, paragrafo 2, del medesimo e su questioni di competenza esclusiva dell'UE che non richiedono l'adozione di una decisione avente effetti giuridici è stabilita dalla Commissione previa notifica preliminare al Consiglio e agli Stati membri.

3. Per quanto riguarda le decisioni del comitato misto che rientrano nell'ambito di competenza dell'UE, la posizione che

⁽¹⁾ Cfr. pag. 3 della presente Gazzetta ufficiale.

l'Unione europea e gli Stati membri devono adottare viene decisa dal Consiglio che delibera a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, salvo nei casi in cui le procedure di voto applicabili stabilite dai trattati UE non dispongano altrimenti.

4. Per quanto riguarda le decisioni del comitato misto che rientrano nell'ambito di competenza degli Stati membri, la posizione dell'Unione europea e degli Stati membri è adottata dal Consiglio che delibera all'unanimità su una proposta della Commissione o degli Stati membri, salvo nei casi in cui uno Stato membro abbia informato il segretariato generale del Consiglio entro un mese dall'adozione di tale posizione di poter accettare la decisione adottata dal comitato misto solo con il consenso dei suoi organi legislativi.

5. La posizione dell'Unione europea e degli Stati membri nell'ambito del comitato misto è presentata dalla Commissione ad eccezione delle materie di competenza esclusiva degli Stati membri nel qual caso è presentata dal presidente del Consiglio o, se il Consiglio decide in tal senso, dalla Commissione.

Articolo 4

Composizione delle controversie

1. La Commissione rappresenta l'Unione e gli Stati membri nei procedimenti di composizione delle controversie di cui all'articolo 22 dell'accordo.

2. La decisione di sospendere l'applicazione dei vantaggi a norma dell'articolo 22, paragrafo 7, dell'accordo, è presa dal Consiglio su proposta della Commissione. Il Consiglio decide a maggioranza qualificata.

3. Ogni altra misura appropriata da adottare a norma dell'articolo 22 dell'accordo su materie di competenza dell'UE è decisa dalla Commissione, assistita da un comitato speciale di rappresentanti degli Stati membri nominati dal Consiglio.

Articolo 5

Comunicazioni alla Commissione

1. Gli Stati membri informano tempestivamente la Commissione di ogni eventuale decisione, che intendono adottare a norma dell'articolo 4 dell'accordo, di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni di un vettore aereo.

2. Gli Stati membri informano tempestivamente la Commissione in merito ad eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 13 (Sicurezza aerea) dell'accordo.

3. Gli Stati membri informano tempestivamente la Commissione in merito a eventuali richieste o notifiche inoltrate o ricevute ai sensi dell'articolo 14 (Protezione della navigazione aerea) dell'accordo.

Fatto a Lussemburgo, il 15 ottobre 2010

Per il Consiglio

Il presidente

E. SCHOUPPE

ACCORDO EUROMEDITERRANEO NEL SETTORE DEL TRASPORTO AEREO
tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro

IL REGNO DEL BELGIO,
LA REPUBBLICA DI BULGARIA,
LA REPUBBLICA CECA,
IL REGNO DI DANIMARCA,
LA REPUBBLICA FEDERALE DI GERMANIA,
LA REPUBBLICA DI ESTONIA,
L'IRLANDA,
LA REPUBBLICA ELLENICA,
IL REGNO DI SPAGNA,
LA REPUBBLICA FRANCESE,
LA REPUBBLICA ITALIANA,
LA REPUBBLICA DI CIPRO,
LA REPUBBLICA DI LETTONIA,
LA REPUBBLICA DI LITUANIA,
IL GRANDUCATO DI LUSSEMBURGO,
LA REPUBBLICA DI UNGHERIA,
MALTA,
IL REGNO DEI PAESI BASSI,
LA REPUBBLICA D'AUSTRIA,
LA REPUBBLICA DI POLONIA,
LA REPUBBLICA PORTOGHESE,
LA ROMANIA,
LA REPUBBLICA DI SLOVENIA,
LA REPUBBLICA SLOVACCA,
LA REPUBBLICA DI FINLANDIA,
IL REGNO DI SVEZIA,
IL REGNO UNITO DI GRAN BRETAGNA E IRLANDA DEL NORD,

parti contraenti del trattato sull'Unione europea e del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in prosieguo designati come gli «Stati membri», e

L'UNIONE EUROPEA,

da un lato, e

IL REGNO HASCEMITA DI GIORDANIA, in prosieguo denominato «Giordania»,

dall'altro,

DESIDERANDO promuovere un sistema di aviazione internazionale basato sulla leale concorrenza tra vettori aerei nel mercato, con un minimo di regolamentazioni e interventi governativi;

DESIDERANDO ampliare le opportunità del trasporto aereo internazionale, anche tramite lo sviluppo di reti di trasporto aereo capaci di soddisfare l'esigenza dei passeggeri e dei trasportatori di disporre di servizi di trasporto aereo adeguati;

RICONOSCENDO l'importanza del trasporto aereo per la promozione degli scambi commerciali, del turismo e degli investimenti;

DESIDERANDO dar modo ai vettori aerei di offrire ai passeggeri e ai trasportatori prezzi e servizi competitivi in mercati aperti;

RICONOSCENDO i benefici potenziali della cooperazione normativa e, nella misura del possibile, dell'armonizzazione delle normative in materia di trasporto aereo;

DESIDERANDO provvedere affinché tutti i settori dell'industria del trasporto aereo, compresi i dipendenti dei vettori aerei, beneficino di un ambiente liberalizzato;

DESIDERANDO assicurare il più elevato livello di sicurezza e protezione nei trasporti aerei internazionali e riaffermando la loro profonda preoccupazione per atti o minacce diretti contro la sicurezza degli aeromobili, che mettono in pericolo la sicurezza delle persone e dei beni, incidono negativamente sul funzionamento del trasporto aereo e minano la fiducia del pubblico nella sicurezza dell'aviazione civile;

PRENDENDO ATTO della Convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944;

RICONOSCENDO che il presente accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo rientra nel quadro del partenariato euromediterraneo prospettato nella dichiarazione di Barcellona del 28 novembre 1995;

PRENDENDO ATTO della volontà comune di promuovere uno spazio aereo euromediterraneo basato sui principi della convergenza sul piano regolamentare, della cooperazione normativa e della liberalizzazione dell'accesso al mercato;

PRENDENDO ATTO della dichiarazione comune della Arab Civil Aviation Commission e della Arab Air Carriers Organization, da una parte, e della Direzione generale Energia e Trasporti, dall'altra, firmata il 16 novembre 2008 a Sharm El Sheikh;

DESIDERANDO assicurare la parità di trattamento a tutti i vettori aerei e garantire loro eque e pari opportunità di fornire i servizi aerei di cui al presente accordo;

RICONOSCENDO l'importanza di regolamentare l'assegnazione di bande orarie sulla base di eque e pari opportunità per i vettori aerei in modo da garantire un trattamento neutrale e non discriminatorio per tutti i vettori aerei;

RICONOSCENDO che le sovvenzioni pubbliche possono falsare la concorrenza tra vettori aerei e compromettere il conseguimento degli obiettivi fondamentali del presente accordo;

AFFERMANDO l'importanza di ridurre le emissioni di gas serra dovute all'aviazione e di proteggere l'ambiente nello sviluppo e nell'attuazione della politica dell'aviazione internazionale;

PRENDENDO ATTO dell'importanza della tutela dei consumatori, comprese le tutele sancite dalla Convenzione per l'unificazione di alcune regole del trasporto aereo internazionale, fatta a Montréal il 28 maggio 1999, se e in quanto entrambe le parti sono firmatarie di tale Convenzione;

INTENZIONATI a dare ulteriore sviluppo al quadro normativo costituito dagli accordi esistenti allo scopo di aprire l'accesso ai mercati e di massimizzare i vantaggi per i consumatori, i vettori aerei, i lavoratori e le comunità di entrambe le parti contraenti;

OSSERVANDO che il fine di tale accordo è quello di essere applicato in maniera progressiva ma integrale, e che grazie ad un apposito meccanismo si potrà conseguire una sempre più stretta armonizzazione con la normativa comunitaria,

HANNO CONVENUTO LE DISPOSIZIONI SEGUENTI:

Articolo 1

Definizioni

Ai fini del presente accordo, e salvo disposizione contraria, i seguenti termini sono così definiti:

- 1) «servizio concordato» e «rotta determinata», il trasporto aereo internazionale a norma dell'articolo 2 (Diritti di traffico) e dell'allegato I al presente accordo;
- 2) «accordo», il presente accordo, i suoi allegati e ogni loro emendamento;
- 3) «trasporto aereo», il trasporto effettuato per mezzo di aeromobili di passeggeri, bagagli, merci e posta, separatamente o in combinazione, offerto al pubblico contro re-

munerazione o locazione, che, per chiarezza, include i trasporti aerei di linea e fuori linea (charter) e un servizio integrale di trasporto merci;

- 4) «accordo di associazione», l'accordo euromediterraneo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro lato, fatto a Bruxelles il 24 novembre 1997;
- 5) «nazionalità», il fatto che un vettore aereo soddisfi le esigenze relative ad aspetti quali la sua proprietà, il suo controllo effettivo e la propria sede principale di attività;
- 6) «autorità competenti», gli organismi o enti pubblici responsabili per lo svolgimento delle funzioni amministrative di cui al presente accordo;

- 7) «parti contraenti», da un lato l'Unione europea o i suoi Stati membri, ovvero l'Unione europea e i suoi Stati membri, nell'ambito delle rispettive competenze, e dall'altro la Giordania;
- 8) «convenzione», la convenzione sull'aviazione civile internazionale, aperta alla firma a Chicago il 7 dicembre 1944, la quale include:
- a) ogni emendamento che sia entrato in vigore a norma dell'articolo 94, lettera a), della convenzione stessa e che sia stato ratificato sia dalla Giordania che dallo o dagli Stati membri dell'Unione europea, e
- b) tutti gli allegati e i relativi emendamenti adottati a norma dell'articolo 90 della convenzione stessa, qualora tali allegati o emendamenti siano entrati in vigore simultaneamente per la Giordania e per lo Stato membro o per gli Stati membri dell'Unione europea;
- 9) «idoneità», l'idoneità di un vettore aereo a operare servizi aerei internazionali, in altre parole, la capacità finanziaria soddisfacente e le competenze appropriate in materia di gestione e la sua disponibilità a conformarsi alle disposizioni legislative e regolamentari e agli obblighi relativi alle operazioni di detti servizi;
- 10) «paese ECAA», qualsiasi paese parte dell'accordo multilaterale che istituisce lo Spazio aereo comune europeo (gli Stati membri dell'Unione europea, la Repubblica di Albania, la Bosnia-Erzegovina, la Repubblica di Croazia, l'ex Repubblica iugoslava di Macedonia, la Repubblica d'Islanda, la Repubblica di Montenegro, il Regno di Norvegia, la Repubblica di Serbia e il Kosovo, come è definito nella risoluzione n. 1244 del Consiglio di sicurezza delle Nazioni Unite);
- 11) «paese Euromed», ogni paese mediterraneo partecipante alla politica europea di vicinato (cioè Marocco, Algeria, Tunisia, Libia, Egitto, Libano, Giordania, Israele, il territorio palestinese, Siria e Turchia);
- 12) «diritto della quinta libertà», il diritto o il privilegio concesso da uno Stato («Stato concedente») ai vettori aerei di un altro Stato («Stato concessionario») di fornire servizi di trasporto aerei internazionali tra il territorio dello stato concedente e il territorio di uno Stato terzo, a condizione che questi servizi abbiano come punto di partenza o di destinazione il territorio dello Stato concessionario;
- 13) «trasporto aereo internazionale», il trasporto aereo che attraversa lo spazio aereo sovrastante il territorio di ameno due Stati;
- 14) «cittadino», qualsiasi persona fisica o giuridica avente nazionalità giordana per la parte giordana, o la nazionalità di uno Stato membro per la parte europea, se e in quanto, nel caso di una persona giuridica, essa è sempre effettivamente controllata, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, da persone fisiche o giuridiche aventi nazionalità giordana per la parte giordana, o da persone fisiche o giuridiche aventi la nazionalità di uno Stato membro o di uno dei paesi terzi identificati nell'allegato IV, per la parte europea;
- 15) «licenze di esercizio», nel caso dell'Unione europea e dei suoi Stati membri le licenze di esercizio e ogni documento o certificato relativo rilasciato ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità ⁽¹⁾ e di ogni strumento che dovesse succedergli e, nel caso della Giordania, le licenze, i certificati, i permessi o le esenzioni rilasciati ai sensi del JCAR, parte 119;
- 16) «prezzo»,
- le «tariffe aeree passeggeri», che i passeggeri devono pagare ai vettori aerei o ai loro agenti o altri venditori di biglietti per il proprio trasporto e per quello dei loro bagagli sui servizi aerei, nonché tutte le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari; e
- «tariffe aeree merci», il prezzo da pagarsi per il trasporto di merci nonché le condizioni per l'applicabilità di tale prezzo, comprese la remunerazione e le condizioni offerte all'agenzia ed altri servizi ausiliari.
- Questa definizione comprende, quando pertinente, il trasporto di superficie connesso al trasporto aereo internazionale e le condizioni applicabili.
- 17) «principale centro di attività», la sede principale o sociale di un vettore aereo comunitario nel territorio della parte contraente in cui sono esercitate le principali funzioni finanziarie e il controllo operativo, compresa la gestione del mantenimento dell'aeronavigabilità, del vettore aereo;
- 18) «oneri di servizio pubblico», tutti gli oneri imposti ai vettori aerei esclusivamente nella misura necessaria a garantire che su una determinata rotta siano prestati servizi aerei di linea minimi rispondenti a determinati criteri di continuità, regolarità, tariffazione e capacità minima, cui i vettori aerei non si atterrebbero se tenessero conto unicamente del loro interesse commerciale. I vettori aerei possono essere indenizzati dalla parte contraente per l'adempimento degli oneri di servizio pubblico;
- 19) «SESAR», l'attuazione tecnica del Cielo unico europeo, che coordina e sincronizza la ricerca, lo sviluppo e l'applicazione delle nuove generazioni dei sistemi di gestione del traffico aereo;

⁽¹⁾ GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3.

20) «sovvenzioni», qualsiasi contributo finanziario concesso dalle autorità o da un organismo regionale o altro organismo pubblico, ossia quando:

- a) provvedimenti del governo, di un ente regionale o di un altro organismo pubblico comportino il trasferimento diretto di fondi, ad esempio sotto forma di sovvenzioni, prestiti o iniezioni di capitale, potenziali trasferimenti diretti di fondi alla società o l'assunzione di passivi della società, quali ad esempio garanzie su prestiti, conferimenti di capitale, l'assetto azionario, la protezione contro il fallimento o un'assicurazione;
- b) la pubblica amministrazione o un organismo regionale o altro ente pubblico rinuncia ad entrate altrimenti dovute, ovvero non le riscuote;
- c) la pubblica amministrazione, un ente regionale o altro ente pubblico, fornisce beni o servizi diversi dalle infrastrutture generali ovvero acquista beni o servizi; oppure
- d) un governo, un ente regionale o altro organismo pubblico effettua versamenti a un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine a un organismo privato di svolgere una o più funzioni tra quelle illustrate ai punti da a) a c) che precedono, che di norma spetterebbero al governo, e la prassi seguita non differisce per nessun aspetto dalle prassi normalmente adottate dai governi,

e viene in tal modo conferito un vantaggio;

21) «territorio», nel caso della Giordania, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne ed il mare territoriale sotto la sua sovranità o giurisdizione e, nel caso dell'Unione europea, le aree territoriali (continentali e insulari), le acque interne e il mare territoriale ai quali si applicano il trattato sull'Unione europea e il trattato sul funzionamento dell'Unione europea e alle condizioni sancite da tali trattati e da ogni strumento che dovesse succedere loro; Resta inteso che l'applicazione del presente accordo all'aeroporto di Gibilterra lascia impregiudicate le posizioni giuridiche assunte dal Regno di Spagna e dal Regno Unito nella controversia relativa alla sovranità sul territorio nel quale si trova detto aeroporto; per l'aeroporto di Gibilterra resta inoltre sospesa l'applicazione delle misure UE in materia di liberalizzazione del trasporto aereo in essere al 18 settembre 2006 tra gli Stati membri, conformemente alla dichiarazione ministeriale sull'aeroporto di Gibilterra concordata a Cordoba il 18 settembre 2006; e

22) «onere di uso», un onere imposto ai vettori aerei a fronte della fornitura di infrastrutture o servizi aeroportuali, infrastrutture o servizi ambientali aeroportuali, infrastrutture per la navigazione aerea o per la sicurezza dell'aviazione, ivi compresi i servizi e le infrastrutture connesse e che, se del caso, tengano conto dei costi ambientali causati dalle emissioni sonore.

TITOLO I

DISPOSIZIONI ECONOMICHE

Articolo 2

Diritti di traffico

1. Ciascuna parte contraente concede all'altra parte contraente, in conformità dell'allegato I e dell'allegato II del presente

accordo, i seguenti diritti per l'effettuazione di servizi di trasporto aereo internazionale da parte dei vettori dell'altra parte contraente:

- a) il diritto di sorvolare il proprio territorio senza atterrarvi;
- b) il diritto di effettuare scali nel suo territorio per qualsiasi scopo che non sia quello di caricare o scaricare passeggeri, bagagli, merci e/o posta nell'ambito di un trasporto aereo (per scopi non di traffico);
- c) nell'effettuare un servizio concordato su una rotta specificata, il diritto di effettuare scali sul suo territorio al fine di imbarcare e sbarcare il traffico internazionale di passeggeri, merci e/o posta, separatamente o in combinazione; e
- d) gli altri diritti specificati nel presente accordo.

2. Nessuna disposizione del presente accordo può essere interpretata in modo da conferire ai vettori:

- a) della Giordania il diritto di imbarcare, nel territorio di qualsiasi Stato membro, passeggeri, bagaglio, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio di tale Stato membro;
- b) dell'Unione europea il diritto di caricare, nel territorio della Giordania, passeggeri, bagagli, merci e/o posta trasportati a titolo oneroso e destinati ad un altro punto del territorio della Giordania.

Articolo 3

Autorizzazione

1. Una volta ricevute da un vettore aereo di una delle parti contraenti le domande di autorizzazione di esercizio, le autorità competenti dell'altra parte contraente concedono le opportune autorizzazioni con tempi procedurali minimi, a condizione che:

- a) per un vettore della Giordania:
 - il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività in Giordania e sia titolare di una licenza di esercizio conforme alle norme del Regno hascemita di Giordania;
 - il Regno hascemita di Giordania eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo; e
 - il vettore aereo appartenga a, e sia effettivamente controllato da, direttamente o per partecipazione maggioritaria la Giordania e/o suoi cittadini;
- b) per un vettore dell'Unione europea:
 - il vettore aereo abbia la propria sede principale di attività nel territorio di uno Stato membro dell'Unione europea a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e sia titolare di una valida licenza di esercizio; e
 - lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) eserciti e mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo e l'autorità aeronautica competente sia chiaramente indicata;

- il vettore aereo appartenga, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, a Stati membri e/o a cittadini di Stati membri, o ad altri Stati indicati nell'allegato IV e/o a cittadini di questi altri Stati;
- c) il vettore aereo risponda alle condizioni di cui alle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dall'autorità competente in materia di operazioni di trasporto aereo internazionale; e
- d) vengano osservate e fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza aerea) e all'articolo 14 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo.

Articolo 4

Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni

1. Le autorità competenti di ciascuna parte contraente hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra parte contraente qualora:

- a) per un vettore della Giordania:
 - il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività in Giordania o non sia titolare di una licenza di esercizio valida in conformità alla legislazione applicabile della Giordania;
 - la Giordania non eserciti e non mantenga l'effettivo controllo regolamentare del vettore aereo;

oppure

- il vettore aereo non appartenga a, e non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, la Giordania e/o suoi cittadini;
- b) per un vettore dell'Unione europea:
 - il vettore aereo non abbia la propria sede principale di attività o eventualmente la propria sede legale nel territorio di uno Stato membro a norma del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, o non sia titolare di una licenza di esercizio conforme al diritto dell'Unione;
 - lo Stato membro competente per il rilascio del certificato di operatore aereo (COA) non eserciti o mantenga l'effettivo controllo regolamentare sul vettore aereo ovvero l'autorità aeronautica competente non sia chiaramente indicata; oppure
 - il vettore aereo non appartenga a, e non sia effettivamente controllato da, direttamente o tramite partecipazione maggioritaria, gli Stati membri e/o cittadini di Stati membri, o altri Stati indicati nell'allegato IV e/o cittadini di questi altri Stati;
- c) il vettore aereo non abbia ottemperato alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di cui all'articolo 6 (Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari) del presente accordo; oppure

- d) non vengano osservate o fatte osservare le disposizioni di cui all'articolo 13 (Sicurezza aerea) ed all'articolo 14 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo.

2. Fatte salve le misure immediate che risultino indispensabili per impedire nuove violazioni delle disposizioni di cui al paragrafo 1, lettere c) o d), i diritti conferiti dal presente articolo di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi ai vettori aerei di una parte contraente possono essere esercitati solamente in conformità alla procedura di cui all'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo. In ogni caso, l'esercizio di tali diritti deve essere adeguato, proporzionato e limitato allo stretto necessario, per quanto riguarda la sua portata e la sua durata ed esclusivamente diretto al o ai vettori aerei interessati, fatto salvo il diritto delle parti contraenti di intervenire ai sensi dell'articolo 22 (Risoluzione delle controversie e arbitrato) del presente accordo.

3. Nessuna delle parti contraenti fa uso dei diritti ad esse conferiti dal presente articolo di rifiutare, revocare, sospendere o limitare le autorizzazioni o i permessi di uno o più vettori aerei delle parti contraenti sulla base del fatto che la proprietà della partecipazione di maggioranza e il controllo effettivo di detto vettore aereo sono detenuti in un altro paese Euromed o da cittadini di un altro paese Euromed, nella misura in cui detto paese Euromed sia parte di un simile accordo euro mediterraneo nel settore del trasporto aereo e offra la reciprocità di trattamento.

Articolo 4 bis

Riconoscimento reciproco di determinazioni regolamentari per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree

1. Una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo di una delle parti contraenti, le autorità competenti dell'altra parte contraente riconoscono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità e/o della cittadinanza adottate dalle autorità competenti della prima parte contraente, in relazione a tale vettore aereo, come se tale decisione fosse stata adottata dalle proprie autorità competenti e senza effettuare ulteriori accertamenti, salvo nei casi stabiliti al paragrafo 2 seguente.

2. Se, una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo, o dopo la concessione di tale autorizzazione, le autorità competenti della parte contraente ricevente hanno motivi specifici per ritenere che, nonostante la determinazione effettuata dalle autorità competenti dell'altra parte contraente, non siano rispettate le condizioni di cui all'articolo 3 (Autorizzazione) del presente accordo per la concessione degli opportuni permessi o autorizzazioni, devono prontamente informarne tali autorità, suffragando in modo plausibile la loro posizione. In tal caso ciascuna parte contraente può chiedere l'avvio di consultazioni, eventualmente anche con rappresentanti delle autorità competenti di entrambe le parti contraenti, e/o richiedere ulteriori informazioni in relazione al problema di cui trattasi. Tali richieste devono essere soddisfatte nei tempi più brevi praticabili. Qualora non si pervenga a una soluzione, ciascuna parte contraente può sottoporre la questione all'esame del comitato misto istituito a norma dell'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo.

3. Il presente articolo non si riferisce al riconoscimento delle determinazioni in relazione a:

- certificati o licenze di sicurezza;
- disposizioni in materia di sicurezza; oppure
- copertura assicurativa.

Articolo 5

Investimenti

1. La Giordania può adottare misure volte a consentire la proprietà maggioritaria e/o il controllo effettivo di vettori aerei della Giordania da parte di Stati membri o loro cittadini.
2. Previa verifica del comitato misto istituito ai sensi dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 10, dell'esistenza di reciproci accordi, le parti contraenti consentono la proprietà maggioritaria e/o il controllo effettivo dei vettori aerei giordani da parte di Stati membri o loro cittadini, oppure di vettori aerei dell'Unione europea da parte della Giordania o di suoi cittadini.
3. Possono essere autorizzati specifici progetti di investimento ai sensi del presente articolo in virtù di decisioni preliminari del comitato misto istituito dal presente accordo. Tali decisioni possono precisare le condizioni connesse alla gestione dei servizi concordati oggetto del presente accordo e dei servizi tra paesi terzi e le parti contraenti. Le disposizioni dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 9, del presente accordo non si applicano a questo tipo di decisioni.

Articolo 6

Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari

1. Le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di una parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ingresso o l'uscita di vettori di trasporto aereo internazionale o le operazioni di volo e la navigazione degli aeromobili devono essere osservate dai vettori dell'altra parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte contraente.
2. Le disposizioni legislative e regolamentari di una parte contraente che disciplinano sul suo territorio l'ammissione o la partenza di passeggeri, equipaggi o merci degli aeromobili [quali i regolamenti riguardanti l'ingresso, lo sdoganamento, l'immigrazione, i passaporti, le questioni doganali e le misure sanitarie (quarantena) o, nel caso della posta, i regolamenti postali] devono essere osservate da, o per conto di, tali passeggeri, equipaggi o merci dei vettori aerei dell'altra parte contraente all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio della prima parte contraente.

Articolo 7

Condizioni di concorrenza

1. Le parti contraenti riaffermano l'applicazione al presente accordo dei principi di cui al titolo IV, capo II, dell'accordo di associazione.

2. Le parti contraenti riconoscono che è loro obiettivo comune garantire eque e pari opportunità ai vettori aerei di entrambe le parti nella prestazione dei servizi concordati. A tale fine, occorre creare un ambiente equo e concorrenziale per la fornitura dei servizi aerei. Le parti contraenti riconoscono che i vettori aerei generalmente adottano prassi genuinamente concorrenziali quando operano su base interamente commerciale e non sono sovvenzionati.

3. Quando una parte contraente ritiene essenziale concedere sovvenzioni pubbliche a un vettore aereo che svolge la propria attività nel quadro del presente accordo, al fine di realizzare un obiettivo legittimo, essa si adopera affinché tali sovvenzioni siano proporzionate all'obiettivo, trasparenti e concepite in modo da minimizzare per quanto possibile l'impatto negativo sui vettori aerei dell'altra parte contraente. La parte contraente che intende concedere tali sovvenzioni deve informare l'altra parte contraente e assicurare che la sovvenzione concessa rispetti i criteri stabiliti dal presente accordo.

4. Se una parte contraente rileva che nel territorio dell'altra parte contraente esistono condizioni non conformi ai criteri di cui al paragrafo 3, in particolare a seguito di sovvenzioni, che potrebbero nuocere a un ambiente equo e concorrenziale per le attività dei suoi vettori aerei, può trasmettere le proprie osservazioni all'altra parte contraente. Può inoltre chiedere che si riunisca il comitato misto, come previsto all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo. Le consultazioni in sede di comitato misto devono tenersi entro 30 giorni dal ricevimento della domanda. Qualora il comitato misto non possa dirimere una controversia, le parti contraenti conservano la possibilità di applicare le rispettive misure antisovvenzione.

5. I provvedimenti di cui al paragrafo 4 del presente articolo devono essere adeguati, proporzionati e limitati allo stretto necessario, per quanto riguarda la loro portata e durata, ed esclusivamente diretti al vettore aereo o ai vettori aerei che beneficiano di sovvenzioni o delle condizioni di cui al presente articolo, e non pregiudicano il diritto delle parti di intervenire ai sensi dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.

6. Ciascuna parte contraente, previa notifica all'altra parte contraente, può prendere contatto con i soggetti responsabili dell'altra parte contraente, ivi comprese le amministrazioni statali, regionali e locali, per discutere di aspetti attinenti al presente articolo.

7. Le disposizioni del presente articolo si applicano fatte salve le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative delle parti contraenti in materia di oneri di servizio pubblico nei territori delle parti contraenti.

Articolo 8

Opportunità commerciali

Rappresentanti dei vettori aerei

1. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno il diritto di aprire uffici sul territorio dell'altra parte contraente ai fini della promozione e della vendita di trasporto aereo e di attività connesse.

2. I vettori aerei di ciascuna parte contraente hanno il diritto, in conformità con le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative dell'altra parte contraente che disciplinano l'ingresso, la residenza e l'impiego di manodopera, di inviare e di mantenere sul territorio dell'altra parte contraente personale dirigente, addetto alle vendite, tecnico, operativo o altro personale specialistico necessario per le esigenze della fornitura del trasporto aereo.

Assistenza a terra

3. a) Fatto salvo quanto previsto alla successiva lettera b), ciascun vettore aereo ha, in relazione all'assistenza a terra nel territorio dell'altra parte contraente:

i) il diritto di provvedere da solo alle operazioni di assistenza a terra («auto-assistenza») oppure, a sua scelta,

ii) il diritto di selezionare uno fra i prestatori concorrenti che forniscono tutti o parte dei servizi di assistenza a terra, se a essi è consentito l'accesso al mercato in base alle disposizioni legislative e regolamentari di ciascuna parte contraente e se detti prestatori sono presenti sul mercato.

b) Per le seguenti categorie di servizi di assistenza a terra: assistenza bagagli, operazioni in pista, assistenza carburante, assistenza merci e posta per quanto riguarda la movimentazione fisica delle merci e della posta fra l'aerostazione e l'aereo, i diritti di cui alla lettera a), punti i) e ii), sono soggetti unicamente a vincoli fisici od operativi conformemente alle leggi e ai regolamenti applicabili nel territorio dell'altra parte contraente. Qualora tali vincoli impediscano l'assistenza a terra e non esista una concorrenza effettiva tra i prestatori di servizi di assistenza a terra, tutti questi servizi devono essere disponibili per tutti i vettori aerei in condizioni di parità e su base equa e non discriminatoria; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.

Vendita, spese in loco e trasferimento di fondi

4. I vettori aerei di ciascuna parte contraente possono provvedere direttamente alla vendita dei servizi del trasporto aereo nel territorio dell'altra parte contraente e/o, a loro discrezione, tramite agenti o altri intermediari da essa nominati o tramite internet. Ciascun vettore aereo ha il diritto di vendere tali servizi di trasporto e chiunque è libero di acquistarli, nella valuta locale o in una valuta liberamente convertibile.

5. Ciascun vettore aereo ha diritto di convertire e trasferire dal territorio dell'altra parte contraente al proprio territorio nazionale e, salvo che ciò contrasti con le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative di applicazione generale, al paese o ai paesi di sua scelta, a richiesta, i redditi locali. La conversione e la rimessa di tali somme sono consentite prontamente, senza restrizioni né imposizioni fiscali, al tasso di cambio applicabile alle transazioni e alle rimesse correnti alla data in cui il vettore presenta la prima domanda di rimessa.

6. I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono autorizzati a pagare nella valuta locale, nel territorio dell'altra parte contraente, le spese ivi occasionate, compreso l'acquisto di carbu-

rante. A loro discrezione, i vettori aerei di ciascuna parte contraente possono pagare dette spese nel territorio dell'altra parte contraente in valuta liberamente convertibile, nell'osservanza della regolamentazione valutaria ivi vigente.

Accordi di cooperazione

7. Nella prestazione o nell'offerta dei servizi contemplati dal presente accordo, i vettori aerei di una parte contraente possono stipulare accordi di cooperazione in materia di commercializzazione, segnatamente accordi di *blocked-space* o di *code-sharing*, con uno qualsiasi dei seguenti soggetti:

a) uno o più vettori aerei delle parti contraenti; e

b) uno o più vettori aerei di un paese terzo; e

c) qualsiasi vettore che presti servizio di trasporto di superficie, su terra o per via marittima,

a condizione che i) tutti i soggetti che partecipano a tali accordi dispongano dell'abilitazione all'esercizio delle rotte soggiacenti e ii) gli accordi soddisfino le condizioni in materia di sicurezza e di concorrenza normalmente applicate ad accordi di tal genere. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri venduto per mezzo di *code-sharing*, l'acquirente è informato al punto di vendita, o in ogni caso prima di salire a bordo, in merito all'identità del prestatore del servizio di trasporto che gestisce i singoli segmenti del servizio.

8. a) In relazione al trasporto passeggeri, a determinare se i prestatori dei servizi di trasporto di superficie debbano essere soggetti alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative che disciplinano il trasporto aereo non potrà essere unicamente il criterio rappresentato dal fatto che tali trasporti sono offerti da un vettore aereo che opera con il proprio nome. I prestatori dei servizi di trasporto di superficie hanno la facoltà di decidere se stipulare o no accordi cooperativi. Nel decidere un particolare accordo, le imprese di trasporto di superficie possono prendere in esame, fra gli altri aspetti, gli interessi dei consumatori e vincoli tecnici, economici, di spazio e di capacità.

b) Inoltre, fatte salve le altre disposizioni del presente accordo, i vettori aerei e i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, a impiegare, in connessione con il trasporto aereo internazionale, qualsiasi servizio di trasporto merci di superficie da o verso qualsiasi punto situato sul territorio della Giordania e dell'Unione europea o di paesi terzi, compreso il trasporto da e verso tutti gli aeroporti dotati di installazioni doganali e compreso, laddove applicabile, il diritto di trasportare merci soggette a custodia o controllo a norma delle disposizioni legislative regolamentari e amministrative applicabili. Le suddette merci, siano esse trasportate per via aerea o per via di superficie, hanno accesso alle formalità e alle installazioni doganali degli aeroporti. I vettori aerei possono scegliere di effettuare essi stessi il proprio trasporto di superficie ovvero di farlo eseguire in base ad accordi stipulati con altri trasportatori di superficie, compreso il trasporto di superficie effettuato da altri vettori aerei e da fornitori indiretti di trasporto di merci per via aerea. I suddetti

servizi di trasporto intermodale di merci possono essere offerti a un prezzo unico, comprensivo di tutto il trasporto combinato aria-superficie, sempreché i trasportatori non siano tratti in inganno circa le caratteristiche di tale trasporto.

Leasing

9. a) I vettori aerei di ciascuna parte contraente sono abilitati a fornire i servizi concordati utilizzando aeromobili ed equipaggi noleggiati da altri vettori aerei, compresi quelli di paesi terzi, a condizione che tutti i soggetti partecipanti a tali accordi rispettino le condizioni previste dalle disposizioni legislative e regolamentari normalmente applicate dalle parti a tali accordi.
- b) Nessuna delle parti contraenti esige che i vettori aerei che noleggiavano i loro aeromobili detengano diritti di traffico a norma del presente accordo.
- c) Il noleggio con equipaggio (*wet-leasing*), da parte di un vettore aereo delle parti contraenti, di un aeromobile di un vettore aereo di un paese terzo diverso da quelli citati all'allegato IV del presente accordo, al fine di utilizzare i diritti di cui al presente accordo, deve costituire misura eccezionale o dovuta a esigenze temporanee. Tale noleggio con equipaggio deve ottenere l'approvazione preliminare dell'autorità che ha rilasciato la licenza del vettore aereo in questione che opera in leasing e dell'autorità competente dell'altra parte nella quale si intende utilizzare l'aeromobile noleggiato.

Affiliazione commerciale (franchising) e impiego del marchio (branding)

10. Le compagnie aeree di ciascuna parte contraente hanno diritto a stipulare accordi di affiliazione commerciale (franchising) o di impiego del marchio (branding) con società, compresi i vettori aerei, dell'altra parte contraente o di un paese terzo, purché dispongano dei poteri necessari e soddisfino le condizioni prescritte dalle disposizioni legislative e regolamentari applicate di norma dalle parti contraenti a siffatti accordi, in particolare quelle che richiedono la divulgazione dell'identità del vettore aereo che opera il servizio.

Assegnazione di bande orarie negli aeroporti

11. L'assegnazione di bande orarie negli aeroporti nei territori delle parti contraenti deve essere effettuata in modo indipendente, trasparente e non discriminatorio. Tutti i vettori aerei sono trattati in modo equo e paritario. Ai sensi dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 5, una parte contraente può chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'applicazione del presente paragrafo.

Articolo 9

Dazi doganali e altre tasse

1. All'arrivo nel territorio di una parte contraente, gli aeromobili utilizzati per il trasporto aereo internazionale dai vettori

aerei dell'altra parte contraente, le dotazioni normali, di bordo e di terra, il carburante, i lubrificanti, il materiale tecnico di consumo, i pezzi di ricambio (compresi i motori), le provviste di bordo (compresi, a titolo di esempio, viveri, bevande, bevande alcoliche, tabacco e altri prodotti destinati alla vendita o al consumo dei passeggeri, in quantità limitate, durante il volo), nonché altri articoli destinati o utilizzati esclusivamente durante l'operazione o la manutenzione dell'aeromobile utilizzato nel trasporto aereo internazionale sono esenti, sulla base della reciprocità, da tutte le restrizioni alle importazioni, imposte sulla proprietà e il capitale, dazi doganali, accise, diritti e oneri analoghi che sono a) imposti dalle autorità nazionali o dall'Unione europea e b) non sono basati sul costo dei servizi, purché dette attrezzature e provviste rimangano a bordo dell'aeromobile.

2. Sulla base della reciprocità sono parimenti esenti dalle imposte, tasse, dazi, diritti e oneri di cui al paragrafo 1, ad eccezione degli oneri corrispondenti al costo dei servizi prestati:

- a) le provviste di bordo introdotte o fornite nel territorio di una parte contraente e imbarcate, in quantità ragionevoli, per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali provviste siano destinate a essere consumate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
- b) attrezzature di terra e pezzi di ricambio (compresi i motori) introdotti nel territorio di una parte contraente per la manutenzione o la riparazione di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale;
- c) carburante, lubrificanti e materiale tecnico di consumo introdotto o fornito nel territorio di una parte contraente per essere utilizzato nell'aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente utilizzato nel trasporto aereo internazionale, anche quando tali forniture sono destinate a essere utilizzate in un tratto di rotta al di sopra di tale territorio;
- d) stampe, come previsto dalla normativa doganale di ciascuna parte contraente, introdotte o fornite nel territorio di una parte contraente e prese a bordo per l'uso nei voli in partenza di un aeromobile di un vettore aereo dell'altra parte contraente che effettua trasporto aereo internazionale, anche quando tali articoli sono destinati a essere usati su un tratto della rotta effettuata sopra detto territorio; e
- e) apparecchiature per la sicurezza e la protezione dei passeggeri, da utilizzarsi negli aeroporti o nei terminali cargo.

3. Fatte salve eventuali disposizioni di senso contrario, nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti od oneri sul carburante fornito sul suo territorio su base non discriminatoria e destinato all'uso di un aeromobile di un vettore aereo che opera tra due punti del suo territorio.

4. Le dotazioni, provviste e forniture di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo possono essere assoggettate alla supervisione o al controllo delle autorità competenti.

5. Le esenzioni contemplate dal presente articolo si applicano parimenti ai casi in cui i vettori aerei di una parte contraente abbiano negoziato con un altro vettore, al quale l'altra parte contraente abbia concesso parimenti il beneficio di tali esenzioni, il prestito o il trasferimento nel territorio dell'altra parte contraente dei beni specificati nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

6. Nessuna disposizione del presente accordo impedisce alle parti contraenti di imporre tasse, imposte, dazi, diritti od oneri sui beni venduti ai passeggeri, che non siano destinati al consumo a bordo, nel segmento di servizio aereo tra due punti del proprio territorio nel quale è permesso l'imbarco o lo sbarco.

7. Le disposizioni del presente accordo non incidono sull'ambito dell'imposta sul valore aggiunto (IVA), con l'eccezione dell'imposta sul valore aggiunto per le importazioni di beni. Il presente accordo lascia impregiudicate le disposizioni delle convenzioni in vigore tra uno Stato membro e la Giordania per evitare la doppia tassazione del reddito e del capitale.

Articolo 10

Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea

1. Ciascuna parte contraente garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle proprie autorità o enti competenti per la riscossione ai vettori aerei dell'altra parte contraente per l'utilizzo di servizi di controllo del traffico aereo e di navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, commisurati ai costi e non ingiustamente discriminatori. In ogni caso, ciascun tipo di onere di uso è applicato ai vettori aerei dell'altra parte contraente secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo.

2. Ciascuna parte contraente garantisce che gli oneri di uso eventualmente imposti dalle autorità o enti competenti della riscossione ai vettori aerei dell'altra parte contraente per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la sicurezza della navigazione aerea siano adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti. Gli oneri di cui trattasi possono riflettere, ma non eccedere, il costo totale sostenuto dalle competenti autorità o enti per garantire le adeguate infrastrutture e servizi aeroportuali e di sicurezza dell'aviazione all'interno dell'aeroporto o del sistema aeroportuale. Tali oneri possono comprendere una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti. Le infrastrutture e i servizi il cui uso è soggetto al pagamento di oneri sono offerti secondo criteri di efficienza ed economia. In ogni caso, tali oneri sono applicati ai vettori aerei dell'altra parte contraente secondo condizioni non meno favorevoli delle condizioni più favorevoli applicate a qualunque altro vettore aereo nel momento in cui tali oneri sono stabiliti.

3. Ciascuna parte contraente assicura consultazioni tra le autorità o gli enti competenti per la riscossione degli oneri sul proprio territorio e i vettori aerei o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, che utilizzano le infrastrutture e i servizi e garantisce che le autorità o gli enti competenti per la

riscossione e i vettori aerei, o gli organismi di rappresentanza di questi ultimi, si scambino reciprocamente le informazioni che risultano necessarie ai fini di un riesame adeguato della congruità di tali oneri, conformemente ai principi di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Ciascuna parte contraente garantisce che le autorità competenti per la riscossione degli oneri comunichino agli utenti, con un preavviso ragionevole, ogni proposta di variazione degli oneri di uso, onde consentire alle autorità di prendere in considerazione le osservazioni formulate dagli utenti prima che le modifiche entrino in vigore.

4. Nei procedimenti di risoluzione delle controversie di cui all'articolo 22 (Risoluzione delle controversie e arbitrato) del presente accordo una parte contraente è reputata in situazione di inadempimento del presente articolo soltanto quando a) non abbia proceduto, entro tempi ragionevoli, a un riesame dell'onere di uso o prassi oggetto di reclamo da parte dell'altra parte; oppure b), in esito a tale riesame, non abbia preso tutte le iniziative in suo potere per correggere un onere o una prassi che risulti in contrasto con le disposizioni del presente articolo.

Articolo 11

Fissazione dei prezzi

1. Le parti contraenti consentono ai vettori aerei di fissare liberamente i prezzi sulla base di una libera ed equa concorrenza.

2. Le parti contraenti non esigono che i prezzi siano depositati o notificati.

3. Le autorità competenti possono riunirsi per discutere di questioni quali, tra l'altro, il carattere iniquo, irragionevole e discriminatorio dei prezzi.

Articolo 12

Statistiche

1. Ciascuna parte contraente fornisce all'altra parte contraente le statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta, altre informazioni statistiche disponibili che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

2. Le parti contraenti cooperano nell'ambito del comitato misto di cui all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo per facilitare il reciproco scambio di informazioni statistiche allo scopo di monitorare l'andamento dei servizi aerei.

TITOLO II

COOPERAZIONE NORMATIVA

Articolo 13

Sicurezza aerea

1. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda almeno gli standard minimi di cui all'allegato III, parte A, alle condizioni definite nei paragrafi seguenti.

2. Le parti contraenti dispongono affinché gli aeromobili registrati in una parte contraente e sospetti di inadempimento delle norme internazionali in materia di sicurezza aerea stabilite a norma della convenzione, che atterrano in aeroporti aperti al traffico aereo internazionale nel territorio dell'altra parte, siano soggetti a ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte contraente, sia a bordo dell'aeromobile che intorno a esso, intese a controllare tanto la validità dei documenti relativi all'aeromobile e all'equipaggio quanto lo stato apparente dell'aeromobile e delle sue apparecchiature.

3. Ciascuna parte contraente può chiedere in qualsiasi momento che si tengano consultazioni in merito alle norme di sicurezza osservate dall'altra parte contraente.

4. Le autorità competenti di una parte contraente possono adottare tutte le misure opportune e immediate qualora accertino che un aeromobile, un prodotto o un'operazione possono:

- a) non soddisfare le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte A dell'allegato III del presente accordo oppure della normativa giordana equivalente conforme al paragrafo 1 del presente articolo, secondo il caso,
- b) dare adito a gravi preoccupazioni, a seguito di un'ispezione di cui al paragrafo 2 del presente articolo, in merito alla non conformità dell'aeromobile o del funzionamento dell'aeromobile con le norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte A dell'allegato III del presente accordo oppure della normativa giordana equivalente conforme al paragrafo 1 del presente articolo, secondo il caso, o
- c) dare adito a gravi preoccupazioni in merito all'assenza di un'effettiva manutenzione e gestione delle norme minime stabilite in conformità della convenzione o della normativa specificata nella parte A dell'allegato III del presente accordo oppure della normativa giordana equivalente conforme al paragrafo 1 del presente articolo, secondo il caso.

5. Nei casi in cui intervengono a norma del paragrafo 4, le competenti autorità di una parte contraente ne informano sollecitamente le autorità competenti dell'altra parte contraente, giustificando la propria iniziativa.

6. Qualora le misure adottate in applicazione del paragrafo 4 non vengano sospese anche se è venuta a mancare la base per la loro adozione, l'una o l'altra delle parti contraenti può adire il comitato misto.

Articolo 14

Protezione della navigazione aerea

1. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda almeno gli standard minimi di cui all'allegato III, parte B, del presente accordo alle condizioni definite nei paragrafi seguenti.

2. Essendo le garanzie di protezione degli aeromobili civili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi un presupposto indispensabile del funzionamento dei servizi aerei internazionali, le

parti contraenti riaffermano il reciproco obbligo di garantire la protezione dell'aviazione civile nei confronti di atti di interferenza illecita, in particolare gli obblighi nel quadro della Convenzione di Chicago, della Convenzione sui reati e taluni altri atti commessi a bordo degli aeromobili, firmata a Tokyo il 14 settembre 1963, della Convenzione per la soppressione del sequestro illegale di aeromobili, firmata a L'Aia il 16 dicembre 1970, della Convenzione per la soppressione degli atti illeciti commessi contro la sicurezza dell'aviazione civile, firmata a Montréal il 23 settembre 1971, del Protocollo per la soppressione degli atti illeciti di violenza negli aeroporti impiegati dall'aviazione civile internazionale, firmato a Montréal il 24 febbraio 1988 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici e in fogli ai fini del rilevamento, firmata a Montréal il 1° marzo 1991, se e in quanto entrambe le parti sono parti di tali convenzioni nonché di tutte le altre convenzioni e protocolli relativi alla sicurezza dell'aviazione civile di cui sono firmatarie entrambe le parti.

3. Le parti contraenti si forniscono reciprocamente, su richiesta, tutta l'assistenza necessaria per prevenire atti di sequestro illecito di aeromobili civili e altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti e degli impianti e servizi di navigazione aerea, così come qualsiasi altra minaccia per la sicurezza dell'aviazione civile.

4. Nelle loro reciproche relazioni le parti contraenti agiscono in conformità con le norme per la protezione del trasporto aereo e, se e in quanto da loro applicate, con le pratiche raccomandate dall'ICAO e allegate alla convenzione, se e in quanto tali misure di sicurezza sono applicabili alle parti. Entrambe le parti contraenti esigono che gli operatori degli aeromobili figuranti nel loro registro, gli operatori di aeromobili che hanno la sede di attività principale o la residenza permanente nel loro territorio e gli operatori di aeroporti situati sul loro territorio agiscano in conformità con le suddette disposizioni in materia di protezione della navigazione aerea.

5. Entrambe le parti contraenti dispongono affinché, nel loro rispettivo territorio, vengano prese misure efficaci per proteggere gli aeromobili, sottoporre al vaglio di sicurezza i passeggeri e i loro effetti personali ed effettuare adeguati controlli sull'equipaggio, sulle merci trasportate (compresi i bagagli nella stiva) e sulle provviste a bordo prima e durante l'imbarco o il carico, e che tali misure vengano adattate in funzione del crescere della minaccia. Ciascuna parte contraente conviene che i suoi vettori aerei possano essere tenuti a osservare le disposizioni in materia di protezione della navigazione aerea di cui al paragrafo 4 richieste dall'altra parte contraente, all'entrata, all'uscita e durante la permanenza nel territorio dell'altra parte contraente.

6. Ciascuna parte contraente prende favorevolmente in considerazione qualsiasi richiesta proveniente dall'altra parte di adottare misure speciali di sicurezza per far fronte a una minaccia specifica. Ad eccezione delle situazioni di emergenza, ciascuna parte contraente informa preventivamente l'altra parte delle eventuali misure speciali di sicurezza che intende adottare e che potrebbero avere un impatto operativo o finanziario significativo sui servizi di trasporto aereo forniti nell'ambito del presente accordo. Ciascuna parte contraente può richiedere la convocazione del comitato misto per discutere tali misure di sicurezza, come previsto all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo.

7. In caso di sequestro o minaccia di sequestro illecito di aeromobili civili o di altri atti illeciti diretti contro la sicurezza degli aeromobili, dei loro passeggeri e dei loro equipaggi, degli aeroporti o degli impianti e servizi di navigazione aerea, le parti contraenti si prestano assistenza facilitando le comunicazioni e altre misure idonee volte a porre fine, con rapidità e senza rischi, a tale incidente o minaccia.

8. Ciascuna parte contraente adotta tutte le misure che ritiene praticabili per garantire che un aeromobile oggetto di un sequestro illegale o di altri atti di interferenza illecita che si trova a terra sul suo territorio sia trattenuto sullo stesso, a meno che la sua partenza sia resa necessaria dall'imperativo assoluto di proteggere vite umane. Ogniqualvolta sia praticabile, tali misure sono adottate sulla base di consultazioni reciproche.

9. Se una parte contraente ha ragionevoli motivi per ritenere che l'altra parte contraente abbia disatteso le disposizioni in tema di protezione della navigazione aerea previste dal presente articolo, le sue autorità competenti possono chiedere di intavolare consultazioni immediate con le autorità competenti dell'altra parte contraente.

10. Fatto salvo il disposto dell'articolo 4 (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni) del presente accordo, se entro quindici (15) giorni dalla data della richiesta non si perviene a un accordo soddisfacente la parte richiedente è legittimata a ritirare, a revocare, a limitare o a imporre il rispetto di determinate condizioni per l'autorizzazione all'esercizio di uno o più vettori aerei dell'altra parte contraente.

11. In caso di minaccia immediata e straordinaria le parti contraenti hanno facoltà di prendere provvedimenti urgenti prima della scadenza del termine di quindici (15) giorni.

12. Qualsiasi misura adottata conformemente al paragrafo 10 del presente articolo è sospesa una volta che l'altra parte contraente si sia conformata a tutte le disposizioni del presente articolo.

Articolo 15

Gestione del traffico aereo

1. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi di cui all'allegato III, parte C, del presente accordo alle condizioni definite nei paragrafi seguenti.

2. Le parti contraenti si impegnano a collaborare al massimo grado in materia di gestione del traffico aereo, in una prospettiva volta a estendere alla Giordania il cielo unico europeo così da potenziare le attuali norme di sicurezza e l'efficienza complessiva delle norme generali che disciplinano il traffico aereo in Europa, ottimizzare le capacità e minimizzare i ritardi. A tale fine, occorre garantire un'adeguata partecipazione della Giordania al comitato per il cielo unico. Spetta al comitato misto monitorare e agevolare la cooperazione nel settore della gestione del traffico aereo.

3. Al fine di facilitare l'applicazione della normativa sul cielo unico europeo nei rispettivi territori:

a) la Giordania adotta le misure necessarie ad adeguare le sue strutture istituzionali di gestione del traffico aereo al cielo

unico europeo, particolarmente istituendo appositi organismi nazionali di controllo indipendenti almeno a livello funzionale dai prestatori di servizi di navigazione aerea; e

b) l'Unione europea associa la Giordania alle pertinenti iniziative di carattere operativo nei settori dei servizi di navigazione aerea, spazio aereo e interoperabilità cui ha dato origine il cielo unico europeo, particolarmente coinvolgendo sin dalle fasi iniziali la Giordania nel lavoro di istituzione di blocchi funzionali di spazio aereo o istituendo un adeguato coordinamento sul SESAR.

Articolo 16

Ambiente

1. Le parti contraenti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e attuazione della politica dell'aviazione internazionale.

2. Le parti contraenti riconoscono l'importanza di cooperare, nell'ambito di discussioni multilaterali, per valutare gli effetti delle attività di trasporto aereo sull'ambiente e l'economia e per garantire che le eventuali misure adottate per attenuare tali effetti siano pienamente coerenti con gli obiettivi del presente accordo.

3. Nessuna disposizione del presente accordo va interpretata come una limitazione della facoltà delle autorità competenti di una parte contraente di adottare tutte le misure, nell'ambito della propria giurisdizione sovrana, adeguate a prevenire o altrimenti affrontare il problema dell'impatto ambientale del trasporto aereo, a condizione che tali misure siano pienamente coerenti con i loro diritti e obblighi in virtù del diritto internazionale e siano applicate senza distinzione di nazionalità.

4. Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi di cui all'allegato III, parte D, del presente accordo.

Articolo 17

Protezione dei consumatori

Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi per il trasporto aereo di cui all'allegato III, parte E, del presente accordo.

Articolo 18

Sistemi informatici di prenotazione

Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi di cui all'allegato III, parte F, del presente accordo.

Articolo 19

Aspetti sociali

Le parti contraenti assicurano che la loro legislazione preveda gli standard minimi per il trasporto aereo di cui all'allegato III, parte G, del presente accordo.

TITOLO III

DISPOSIZIONI ISTITUZIONALI

Articolo 20

Interpretazione e attuazione

1. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dal presente accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi del presente accordo.
2. Ciascuna parte contraente è responsabile sul proprio territorio per la corretta attuazione del presente accordo e in particolare della normativa che applica gli standard elencati nell'allegato III del presente accordo.
3. Ciascuna parte contraente fornisce all'altra parte contraente tutte le informazioni e le presta tutta l'assistenza necessaria in caso di indagini su eventuali infrazioni condotte dall'altra parte contraente nell'ambito delle proprie competenze secondo quanto previsto dal presente accordo.
4. Quando le parti contraenti intervengono in virtù dei poteri loro conferiti dal presente accordo in questioni in cui l'altra parte abbia interesse e che riguardano le autorità o imprese dell'altra parte contraente, le competenti autorità dell'altra parte devono essere pienamente informate e avere la possibilità di presentare osservazioni prima che sia assunta una decisione definitiva.

Articolo 21

Il comitato misto

1. È istituito un comitato misto, composto da rappresentanti delle parti contraenti (in prosieguo «il comitato misto»), responsabile della gestione e corretta attuazione del presente accordo. A tale scopo, esso formula raccomandazioni e prende decisioni nei casi contemplati dal presente accordo.
2. Le decisioni del comitato misto sono adottate consensualmente e sono vincolanti per le parti contraenti. Le parti contraenti danno attuazione a tali decisioni conformemente alla propria normativa.
3. Il comitato misto stabilisce mediante decisione il proprio regolamento interno.
4. Il comitato misto si riunisce in funzione delle esigenze. Ciascuna parte contraente può chiedere la convocazione di una riunione.
5. Le parti contraenti possono inoltre chiedere che si tenga una riunione del comitato misto allo scopo di risolvere questioni relative all'interpretazione o all'applicazione del presente accordo. La riunione del comitato deve avere luogo il più presto possibile, e comunque non oltre due mesi dalla data di ricevi-

mento della richiesta, salvo se concordato diversamente dalle parti contraenti.

6. Ai fini della corretta applicazione del presente accordo, le parti contraenti procedono a scambi di informazioni e, su richiesta di una di esse, si consultano in sede di comitato misto.
7. Se a giudizio di una delle parti contraenti una decisione del comitato misto non è stata correttamente applicata dall'altra parte contraente, la prima parte contraente può chiedere che la questione sia esaminata dal comitato misto. Se il comitato misto non può risolvere la questione entro due mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta, la parte contraente che ne ha fatto richiesta può adottare opportune misure di salvaguardia a norma dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
8. La decisione del comitato misto indica la data prevista per la sua attuazione a opera delle parti contraenti e ogni altra informazione che possa interessare gli operatori economici.
9. Fatto salvo il disposto del paragrafo 2, se il comitato misto non adotta una decisione entro sei mesi dalla data in cui gli è stata sottoposta la questione, le parti contraenti possono adottare le opportune misure temporanee di salvaguardia a norma dell'articolo 23 (Misure di salvaguardia) del presente accordo.
10. Il comitato misto esamina gli aspetti riguardanti gli investimenti bilaterali di partecipazione di maggioranza o le modifiche al controllo effettivo dei vettori aerei delle parti contraenti.
11. Il comitato misto favorisce la cooperazione mediante:
 - a) la promozione di scambi a livello di esperti su nuove iniziative e sviluppi legislativi o regolamentari, anche nel settore della sicurezza e della protezione della navigazione aerea, nel settore ambientale, dell'infrastruttura aeronautica (comprese le fasce orarie), dell'ambiente concorrenziale e della protezione dei consumatori;
 - b) l'esame periodico degli effetti sociali del presente accordo nel corso della sua attuazione, segnatamente nel settore dell'occupazione, e la messa a punto di risposte adeguate a preoccupazioni che si rivelino legittime;
 - c) la valutazione di settori potenzialmente propizi a un ulteriore sviluppo dell'accordo, compresa la raccomandazione di modifiche da apportare all'accordo stesso; e
 - d) la definizione consensuale di proposte, metodologie o documenti di natura procedurale direttamente correlati al funzionamento del presente accordo.
12. Le parti contraenti condividono l'obiettivo di massimizzare i vantaggi per i consumatori, i vettori aerei, i lavoratori e le comunità estendendo il presente accordo ai paesi terzi. A tal fine il comitato misto opera al fine dell'elaborazione di una proposta riguardante le condizioni e le procedure, comprese le eventuali modifiche del presente accordo, necessarie per permettere l'adesione dei paesi terzi al presente accordo.

*Articolo 22***Risoluzione delle controversie e arbitrato**

1. Ciascuna parte contraente può chiedere che il Consiglio di associazione istituito ai sensi dell'accordo di associazione esamini eventuali controversie relative all'applicazione o all'interpretazione del presente accordo che non siano state risolte conformemente all'articolo 21 (Comitato misto) del presente accordo.
2. Il Consiglio di associazione istituito ai sensi dell'accordo di associazione può comporre la controversia mediante una decisione.
3. Le parti contraenti adottano le misure necessarie a dare attuazione alle decisioni di cui al paragrafo 2.
4. Qualora non sia possibile risolvere la controversia tramite il comitato misto o conformemente al disposto del paragrafo 2, su richiesta dell'una o dell'altra delle parti contraenti essa è sottoposta ad un collegio arbitrale composto di tre arbitri conformemente alla seguente procedura:
 - a) ciascuna parte contraente designa un arbitro entro sessanta (60) giorni dalla data in cui è stata ricevuta la notifica della richiesta di arbitrato da parte della commissione di arbitrato, inviata dall'altra parte contraente attraverso i canali diplomatici; il terzo arbitro è designato dagli altri due arbitri entro altri sessanta (60) giorni. Se entro il periodo convenuto una delle parti contraenti non ha designato un arbitro, o se non è stato designato il terzo arbitro, ciascuna parte contraente può chiedere al presidente del consiglio dell'ICAO di designare, a seconda del caso, un arbitro o arbitri;
 - b) il terzo arbitro designato alle condizioni previste alla lettera a) deve essere cittadino di un paese terzo e funge da presidente della commissione di arbitrato;
 - c) la commissione di arbitrato fissa di comune accordo le proprie norme procedurali; e
 - d) fatta salva la decisione finale della commissione di arbitrato, le spese iniziali dell'arbitrato sono equamente suddivise fra le parti contraenti.
5. A richiesta di una delle parti contraenti e in attesa di adottare una decisione definitiva, la commissione di arbitrato può chiedere all'altra parte di attivare provvedimenti correttivi provvisori.
6. Qualsiasi decisione, provvisoria o definitiva, della commissione di arbitrato ha carattere vincolante per le parti contraenti.
7. Se una delle parti contraenti non si conforma a una decisione della commissione di arbitrato adottata ai sensi del presente articolo entro trenta (30) giorni dalla notifica della suddetta decisione, fino a quando persiste tale inosservanza l'altra

parte può limitare, sospendere o revocare i diritti o privilegi da lei concessi alla parte contraente inadempiente nel quadro del presente accordo.

*Articolo 23***Misure di salvaguardia**

1. Le parti contraenti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento degli obblighi loro incombenti in forza del presente accordo. Esse si adoperano per la realizzazione degli obiettivi fissati nell'accordo.
2. Qualora una delle parti contraenti ritenga che l'altra parte contraente non abbia ottemperato a un obbligo previsto dall'accordo, può adottare le misure opportune. Le misure di salvaguardia sono limitate, in campo d'applicazione e durata, a quanto strettamente necessario per porre rimedio alla situazione o salvaguardare l'equilibrio del presente accordo. Sono ritenute prioritarie le misure che meno ostacolano il funzionamento del presente accordo.
3. Se una parte contraente considera la possibilità di adottare misure di salvaguardia, lo notifica alle altre parti contraenti attraverso il comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
4. Le parti contraenti avviano immediatamente consultazioni in seno al comitato misto al fine di trovare una soluzione comunemente accettabile.
5. Fatto salvo l'articolo 3, lettera d) (Autorizzazione), l'articolo 4, lettera d) (Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni), e gli articoli 13 (Sicurezza aerea) e 14 (Protezione della navigazione aerea) del presente accordo, la parte contraente interessata non può adottare alcuna misura di salvaguardia per un mese dalla data della notifica di cui al paragrafo 3 del presente articolo, se la procedura di consultazione di cui al paragrafo 4 del presente articolo non si è conclusa prima di tale scadenza.
6. La parte contraente interessata notifica senza indugio le misure adottate al comitato misto e fornisce tutte le informazioni necessarie.
7. Qualsiasi provvedimento adottato a norma del presente articolo è sospeso non appena la parte contraente inadempiente ottemperi alle disposizioni del presente accordo.

*Articolo 24***Portata geografica dell'accordo**

Le parti contraenti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità del presente accordo con il processo di Barcellona e si prefiggono l'obiettivo ultimo di costituire uno spazio aereo euromediterraneo comune. Pertanto, deve essere valutata con il comitato misto la possibilità di concordare reciprocamente emendamenti destinati a tenere conto di analoghi accordi euromediterranei in materia di trasporto aereo, ai sensi dell'articolo 21 (Comitato misto), paragrafo 11.

*Articolo 25***Relazioni con altri accordi**

1. Le disposizioni del presente accordo sostituiscono le disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Giordania e gli Stati membri. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dal presente accordo, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra vettori aerei degli Stati membri dell'Unione europea sulla base della nazionalità.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo e secondo le condizioni dell'articolo 27 (Cessazione), qualora il presente accordo termini, o cessi di essere applicato a titolo provvisorio, il regime applicabile ai servizi aerei tra i territori delle parti contraenti può essere concordato prima della cessazione.

3. Se le parti contraenti diventano parti di un accordo multilaterale, o approvano una decisione adottata dall'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile o da un'altra organizzazione internazionale che contenga materie disciplinate dal presente accordo, esse si consultano in sede di comitato misto allo scopo di determinare se il presente accordo debba essere rivisto per tener conto di tali sviluppi.

4. Il presente accordo non osta a una qualsiasi decisione delle due parti contraenti di dare attuazione a eventuali future raccomandazioni formulate dall'ICAO. Le parti contraenti non citano il presente accordo, o parti di esso, per opporsi a che l'ICAO prenda in considerazione politiche alternative su qualsiasi aspetto di pertinenza del presente accordo.

*Articolo 26***Modifiche**

1. Se una delle parti contraenti desidera modificare le disposizioni del presente accordo, invia una notifica in tal senso al comitato misto. La modifica concordata dell'accordo entra in vigore una volta completate le rispettive procedure interne di ciascuna parte contraente.

2. Su proposta di una parte contraente e conformemente al disposto del presente articolo, il comitato misto può decidere di modificare gli allegati del presente accordo.

3. Fatto salvo il rispetto del principio di non discriminazione, il presente accordo non pregiudica il diritto di ciascuna parte contraente di adottare unilateralmente nuove disposizioni legislative o modificare unilateralmente la sua legislazione riguardante i trasporti aerei o un settore connesso citato nell'allegato III del presente accordo.

4. Non appena avviata l'elaborazione di un nuovo testo legislativo nel settore del trasporto aereo o in un settore collegato che rientra nell'allegato III e che potrebbe avere ripercussioni sul

corretto funzionamento del presente accordo, ciascuna parte contraente deve informare e consultare l'altra parte contraente nel modo più esauriente possibile. Su richiesta di una delle parti contraenti si svolge uno scambio di opinioni preliminare nell'ambito del comitato misto.

5. Non appena adottate nuove disposizioni legislative o una modifica della propria legislazione nel settore del trasporto aereo, o in un settore a esso associato fra quelli menzionati nell'allegato III e che potrebbe avere ripercussioni sul corretto funzionamento del presente accordo, ciascuna parte contraente ne informa l'altra parte entro trenta giorni dall'adozione. Su richiesta di una qualsiasi delle parti contraenti il comitato misto procede, entro sessanta giorni a partire dalla data della richiesta, a uno scambio di opinioni sulle implicazioni di tali nuove disposizioni legislative o modifiche ai fini del regolare funzionamento del presente accordo.

6. A seguito della valutazione di cui al paragrafo 5 del presente articolo il comitato misto:

- a) adotta una decisione di revisione dell'allegato III del presente accordo per recepire, eventualmente su base di reciprocità, la nuova legislazione o la modifica considerata;
- b) adotta una decisione che abbia come effetto di considerare le nuove disposizioni o le modifiche legislative in questione conformi al presente accordo; oppure
- c) raccomanda eventuali altre misure, da adottarsi entro un periodo di tempo ragionevole, volte a salvaguardare il regolare funzionamento del presente accordo.

*Articolo 27***Scadenza**

1. Il presente accordo è concluso a tempo indeterminato.

2. Ciascuna parte contraente può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, attraverso i canali diplomatici, all'altra parte contraente della sua decisione di mettere fine al presente accordo. Detto preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile. Il presente accordo cessa alla mezzanotte GMT al termine della stagione di traffico dell'Associazione internazionale del trasporto aereo (IATA) in vigore un anno dopo la data del preavviso scritto, a meno che:

- a) detto preavviso non venga ritirato di comune accordo dalle parti contraenti prima della fine di tale periodo; oppure
- b) la parte contraente che non ha dato il preavviso per la cessazione richieda un periodo più lungo, ma non superiore a 18 mesi, per garantire che possa essere adeguatamente negoziato il regime applicabile successivamente ai servizi aerei tra i rispettivi territori.

*Articolo 28***Registrazione presso l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale e il Segretariato delle Nazioni Unite**

Il presente accordo e tutte le modifiche sono registrate presso l'ICAO e il segretariato delle Nazioni Unite.

*Articolo 29***Entrata in vigore**

1. Il presente accordo entra in vigore un mese dopo la data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche fra le parti contraenti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per la sua entrata in vigore. Ai fini di tale scambio, il Regno hascemita di Giordania consegna al Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea la nota diplomatica diretta all'Unione europea e ai suoi Stati membri e il Segretariato generale del Consiglio dell'Unione europea consegna al Regno hascemita di Giordania la nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri. La nota diplomatica dell'Unione europea e dei suoi Stati membri contiene la

comunicazione di ciascuno Stato membro che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie per l'entrata in vigore del presente accordo.

2. In deroga al paragrafo 1 del presente articolo, le parti contraenti concordano di applicare il presente accordo in via provvisoria a partire dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota di uno scambio di note diplomatiche fra le parti contraenti, che conferma l'avvenuto espletamento di tutte le procedure necessarie all'applicazione provvisoria del presente accordo, oppure, fatte salve le procedure interne e/o la normativa nazionale, a seconda del caso, delle parti contraenti, alla data che ricorre 12 mesi dopo la data della firma del presente accordo, se antecedente.

IN FEDE DI CHE, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente accordo.

Fatto a Bruxelles, addì quindici dicembre duemiladieci in duplice esemplare nelle lingue bulgara, ceca, danese, estone, finlandese, francese, greca, inglese, italiana, lettone, lituana, maltese, neerlandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e araba, ciascun testo facente ugualmente fede.

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

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



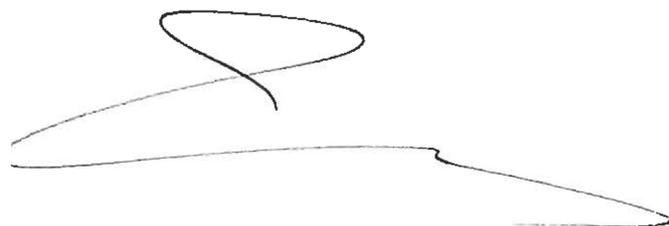
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



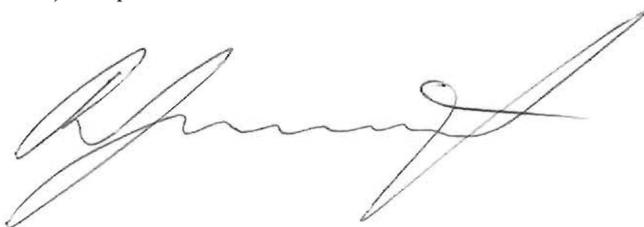
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

Für die Republik Österreich

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

Pela República Portuguesa

Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



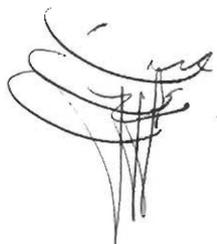
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



عن المملكة الأردنية الهاشمية



ALLEGATO I

SERVIZI CONCORDATI E ROTTE SPECIFICATE

1. Il presente allegato è soggetto alle disposizioni transitorie di cui all'allegato II del presente accordo.
 2. Ciascuna parte contraente accorda ai vettori aerei dell'altra parte contraente i diritti di fornire servizi aerei sulle rotte specificate di seguito:
 - a) per i vettori aerei dell'Unione europea: punti nell'Unione europea — uno o più punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA o paesi indicati nell'allegato IV — uno o più punti in Giordania;
 - b) per i vettori aerei della Giordania: punti in Giordania — uno o più punti intermedi nei paesi Euromed, ECAA o paesi indicati nell'allegato IV — uno o più punti nell'Unione europea.
 3. I servizi operati conformemente al punto 2 del presente allegato devono avere come punto di partenza e di destinazione il territorio della Giordania, per i vettori giordani, e il territorio dell'Unione europea per i vettori dell'Unione europea.
 4. I vettori aerei di entrambe le parti contraenti possono, su uno o su tutti i collegamenti, a loro discrezione:
 - a) operare voli in una sola o nelle due direzioni;
 - b) combinare numeri di volo diversi su un unico aeromobile;
 - c) servire punti intermedi, come specificato al punto 2 del presente allegato, nonché punti nei territori delle parti contraenti in qualsiasi combinazione e in qualsiasi ordine;
 - d) omettere scali in qualsiasi punto;
 - e) trasferire traffico da uno qualsiasi dei propri aeromobili a un qualsiasi altro suo aeromobile in qualsiasi punto;
 - f) effettuare scali in qualsiasi punto tanto all'interno quanto all'esterno del territorio di una delle parti contraenti;
 - g) trasportare traffico in transito attraverso il territorio dell'altra parte contraente; e
 - h) combinare il traffico sullo stesso aeromobile indipendentemente dalla sua origine.
 5. Ciascuna parte contraente accorda a ciascun vettore aereo la facoltà di determinare la frequenza e la capacità del trasporto aereo internazionale che esso offre in base a considerazioni commerciali di mercato. Coerentemente con questo diritto, nessuna delle due parti contraenti limita in modo unilaterale il volume di traffico, la frequenza o la regolarità del servizio, oppure il tipo o i tipi di aeromobile usato dai vettori aerei dell'altra parte contraente, tranne che per ragioni doganali, tecniche, operative, ambientali o connesse alla tutela della salute.
 6. I vettori aerei di ciascuna parte contraente possono servire, soprattutto ma non esclusivamente anche nell'ambito di accordi di *code-sharing*, qualsiasi punto ubicato in un paese terzo che non sia incluso nelle rotte specificate, purché non esercitino i diritti della quinta libertà.
-

ALLEGATO II

DISPOSIZIONI TRANSITORIE

1. L'attuazione e l'applicazione delle disposizioni di cui al presente accordo, in particolare gli standard di cui all'allegato III, esclusa la parte B del presente allegato, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea e devono essere approvate con una decisione del comitato misto. Tale valutazione viene svolta alla data nella quale la Giordania notifica al comitato misto il completamento della procedura di armonizzazione sulla base dell'allegato III del presente regolamento, oppure, se antecedente, a un anno dall'entrata in vigore del presente accordo.
 2. In deroga alle disposizioni dell'allegato I, fino al momento dell'adozione della decisione di cui al punto 1 dell'allegato II del presente accordo, i servizi concordati e le rotte di cui al presente accordo non includono il diritto, per i vettori aerei di tutte le parti contraenti, di esercitare i diritti della quinta libertà, anche per i vettori aerei della Giordania tra punti ubicati sul territorio dell'Unione europea. Tuttavia tutti i diritti di traffico già concessi in virtù di uno degli accordi bilaterali fra la Giordania e gli Stati membri dell'Unione europea possono continuare a essere esercitati a condizione che non vi sia discriminazione tra vettori dell'Unione europea in base alla nazionalità.
 3. In deroga al punto 1 del presente allegato, l'attuazione e l'applicazione delle norme di sicurezza precisate nell'allegato III, parte B, sono soggette a una valutazione sotto la responsabilità dell'Unione europea e devono essere approvate con una decisione del comitato misto. Le parti riservate della normativa in materia di sicurezza indicate nell'allegato III, parte B, sono condivise con la Giordania solo successivamente all'adozione di tale decisione.
 4. I vettori aerei di entrambe le parti contraenti possono beneficiare del diritto sancito dall'articolo 8, paragrafo 3, lettera a), punto i) («auto-assistenza»), presso il Queen Alia International Airport non oltre il 1° gennaio 2016. Fino a quella data tutti i servizi di assistenza a terra presso detto aeroporto saranno disponibili, in maniera equa e non discriminatoria, a tutti i vettori aerei; i prezzi dei servizi suddetti non devono eccedere il loro costo, compresa una ragionevole remunerazione dei cespiti dopo gli ammortamenti.
-

ALLEGATO III

NORME APPLICABILI ALL'AVIAZIONE CIVILE

A. SICUREZZA DELL'AVIAZIONE

n. 3922/91

Regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio, del 16 dicembre 1991, concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile

modificato da:

- Regolamento (CE) n. 2176/96 della Commissione, del 13 novembre 1996, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;
- Regolamento (CE) n. 1069/1999 della Commissione, del 25 maggio 1999, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio;
- Regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;
- Regolamento (CE) n. 1592/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 15 luglio 2002, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea.

Disposizioni applicabili: articoli 1-10, 12-13 ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell'articolo 8, paragrafo 2, frase 2, allegati I, II e III. Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine «Stati membri» va letto come «Stati membri dell'Unione europea».

- Regolamento (CE) n. 1899/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, che modifica il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;
- Regolamento (CE) n. 1900/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio concernente l'armonizzazione di regole tecniche e di procedure amministrative nel settore dell'aviazione civile;
- Regolamento (CE) n. 8/2008 della Commissione, dell'11 dicembre 2007, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili;
- Regolamento (CE) n. 859/2008 della Commissione, del 20 agosto 2008, recante modifica del regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio per quanto riguarda i requisiti tecnici comuni e le procedure amministrative applicabili al trasporto commerciale mediante aeromobili.

Disposizioni applicabili: articoli 1-10, 12-13 ad eccezione dell'articolo 4, paragrafo 1 e dell'articolo 8, paragrafo 2, frase 2, allegati I, II e III. Per quanto riguarda l'applicazione dell'articolo 12, il termine «Stati membri» va letto come «Stati membri dell'Unione europea».

n. 216/2008

Regolamento (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 febbraio 2008, recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea, e che abroga la direttiva 91/670/CEE del Consiglio, il regolamento (CE) n. 1592/2002 e la direttiva 2004/36/CE.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 68 ad eccezione dell'articolo 65, dell'articolo 69, paragrafo 1, secondo comma, dell'articolo 69, paragrafo 4, degli allegati da I a VI.

n. 94/56

Direttiva 94/56/CE del Consiglio, del 21 novembre 1994, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste su incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12.

n. 2003/42

Direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 giugno 2003, relativa alla segnalazione di taluni eventi nel settore dell'aviazione civile.

Disposizioni applicabili: articoli 1-11, allegati I e II.

n. 1702/2003

Regolamento (CE) n. 1702/2003 della Commissione, del 24 settembre 2003, che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze e per la certificazione delle imprese di produzione e di progettazione, modificato da:

- Regolamento (CE) n. 381/2005 della Commissione, del 7 marzo 2005, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione;
- Regolamento (CE) n. 706/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto concerne il periodo durante il quale uno Stato membro può emettere approvazioni di durata limitata;
- Regolamento (CE) n. 335/2007 della Commissione, del 28 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 per quanto riguarda le regole di attuazione per la certificazione ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze;
- Regolamento (CE) n. 375/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, recante modifica del regolamento (CE) n. 1702/2003 che stabilisce le regole di attuazione per la certificazione di aeronavigabilità e ambientale di aeromobili e relativi prodotti, parti e pertinenze, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione;
- Regolamento (CE) n. 287/2008 della Commissione, del 28 marzo 2008, relativo alla proroga del periodo di validità di cui all'articolo 2 *quater*, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 1702/2003;
- Regolamento (CE) n. 1057/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica l'appendice II dell'allegato del regolamento (CE) n. 1702/2003 concernente il certificato di revisione dell'aeronavigabilità (modulo AESA 15a).

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 4 e allegato. I periodi di transizione di cui al presente regolamento sono stabiliti dal comitato misto.

n. 2042/2003

Regolamento (CE) n. 2042/2003 della Commissione, del 20 novembre 2003, sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV.

Modificato da:

- Regolamento (CE) n. 707/2006 della Commissione, dell'8 maggio 2006, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 per quanto riguarda le approvazioni di durata limitata e gli allegati I e III;
- Regolamento (CE) n. 376/2007 della Commissione, del 30 marzo 2007, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni;
- Regolamento (CE) n. 1056/2008 della Commissione, del 27 ottobre 2008, che modifica il regolamento (CE) n. 2042/2003 sul mantenimento della navigabilità di aeromobili e di prodotti aeronautici, parti e pertinenze, nonché sull'approvazione delle imprese e del personale autorizzato a tali mansioni.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e IV

B. SICUREZZA AEREA

n. 300/2008

Regolamento (CE) n. 300/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 marzo 2008, che istituisce norme comuni per la sicurezza dell'aviazione civile e che abroga il regolamento (CE) n. 2320/2002.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 18, articolo 21, articolo 24, paragrafi 2 e 3 e allegato

n. 820/2008

Regolamento (CE) n. 820/2008 della Commissione, dell'8 agosto 2008, che stabilisce talune misure di applicazione delle norme di base comuni sulla sicurezza dell'aviazione.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6, allegato, appendice 1.

n. 1217/2003

Regolamento (CE) n. 1217/2003 della Commissione, del 4 luglio 2003, recante specifiche comuni per i programmi nazionali per il controllo di qualità della sicurezza dell'aviazione civile.

Disposizioni applicabili: articoli 1-11, allegati I e II.

n. 1486/2003

Regolamento (CE) n. 1486/2003 della Commissione, del 22 agosto 2003, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16.

n. 1138/2004

Regolamento (CE) n. 1138/2004 della Commissione, del 21 giugno 2004, che stabilisce una definizione comune delle parti critiche delle aree sterili degli aeroporti.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8.

C. GESTIONE DEL TRAFFICO AEREO

n. 549/2004

Regolamento (CE) n. 549/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, che stabilisce i principi generali per l'istituzione del cielo unico europeo («regolamento quadro»).

Disposizioni applicabili: articoli 1-4, 6 e 9-14.

n. 550/2004

Regolamento (CE) n. 550/2004 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sulla fornitura di servizi di navigazione aerea nel cielo unico europeo («regolamento sulla fornitura di servizi»).

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19.

n. 551/2004

Regolamento (CE) n. 551/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'organizzazione e l'uso dello spazio aereo e del cielo unico europeo («regolamento sullo spazio aereo»).

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 11.

n. 552/2004

Regolamento (CE) n. 552/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 marzo 2004, sull'interoperabilità della rete europea di gestione del traffico aereo («regolamento sull'interoperabilità»).

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 12.

n. 2096/2005

Regolamento (CE) n. 2096/2005 della Commissione, del 20 dicembre 2005, che stabilisce requisiti comuni per la fornitura di servizi di navigazione aerea, modificato da:

— Regolamento (CE) n. 1315/2007 della Commissione, dell'8 novembre 2007, sulla sorveglianza della sicurezza nella gestione del traffico aereo e recante modifica del regolamento (CE) n. 2096/2005.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegati da I a V.

— Regolamento (CE) n. 482/2008 della Commissione, del 30 maggio 2008, che istituisce un sistema di garanzia della sicurezza del software obbligatorio per i fornitori di servizi di navigazione aerea e recante modifica dell'allegato II del regolamento (CE) n. 2096/2005.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 5 e allegati I e II.

n. 2150/2005

Regolamento (CE) n. 2150/2005 della Commissione, del 23 dicembre 2005, recante norme comuni per l'uso flessibile dello spazio aereo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 9 e allegato.

n. 1794/2006

Regolamento (CE) n. 1794/2006 della Commissione, del 6 dicembre 2006, che istituisce un sistema di tariffazione comune per i servizi di navigazione aerea.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17, articoli 18 e 19 e allegati da I a VI.

D. AMBIENTE

n. 2006/93

Direttiva 2006/93/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2006, sulla disciplina dell'utilizzazione degli aerei di cui all'allegato 16 della convenzione sull'aviazione civile internazionale, volume 1, parte II, capitolo 3, seconda edizione (1988).

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 6 e allegati I e II.

n. 2002/30

Direttiva 2002/30/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 marzo 2002, che istituisce norme e procedure per l'introduzione di restrizioni operative ai fini del contenimento del rumore negli aeroporti della Comunità.

Disposizioni applicabili: articoli 1-15, allegati I e II.

n. 2002/49

Direttiva 2002/49/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 giugno 2002, relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 16 e allegati I e IV.

E. TUTELA DEI CONSUMATORI

n. 90/314

Direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze e i circuiti «tutto compreso».

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 10.

n. 93/13

Direttiva 93/13/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente le clausole abusive nei contratti stipulati con i consumatori.

Disposizioni applicabili: articoli 1-10 e allegato.

n. 95/46

Direttiva 95/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 ottobre 1995, relativa alla tutela delle persone fisiche con riguardo al trattamento dei dati personali, nonché alla libera circolazione di tali dati.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 34.

n. 2027/97

Regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti.

Modificato da:

— Regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, che modifica il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 8.

n. 261/2004

Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione e assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17.

n. 1107/2006

Regolamento (CE) n. 1107/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 luglio 2006, relativo ai diritti delle persone con disabilità e delle persone a mobilità ridotta nel trasporto aereo.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 17 e allegati I e II.

F. SISTEMI TELEMATICI DI PRENOTAZIONE

n. 80/2009

Regolamento (CE) n. 80/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 gennaio 2009, relativo a un codice di comportamento in materia di sistemi telematici di prenotazione e che abroga il regolamento (CEE) n. 2299/89 del Consiglio.

G. ASPETTI SOCIALI

n. 1989/391

Direttiva 89/391/CEE del Consiglio, del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro.

Disposizioni applicabili: articoli 1-16 e 18-19.

n. 2003/88

Direttiva 2003/88/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 novembre 2003, concernente taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro.

Disposizioni applicabili: articoli da 1 a 19, articoli da 21 a 24 e articoli da 26 a 29.

n. 2000/79

Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) e International Air Carrier Association (IACA).

ALLEGATO IV

ELENCO DEGLI ALTRI STATI DI CUI AGLI ARTICOLI 3 E 4 E ALL'ALLEGATO I

1. Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
 2. Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
 3. Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
 4. Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione elvetica).
-

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1153/2012 DEL CONSIGLIO

del 3 dicembre 2012

che istituisce un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di cuoi e pelli scamosciati originari della Repubblica popolare cinese a seguito di un riesame in previsione della scadenza ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 1225/2009

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

rappresenta più del 50 % della produzione comunitaria totale di cuoi e pelli scamosciati.

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1225/2009 del Consiglio, del 30 novembre 2009, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea ⁽¹⁾ («regolamento di base»), in particolare l'articolo 9, paragrafo 4, e l'articolo 11, paragrafo 2,

vista la proposta presentata dalla Commissione europea («Commissione») e dopo aver sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

A. PROCEDURA

1. Misure in vigore

(1) In seguito a un'inchiesta antidumping («l'inchiesta iniziale»), il Consiglio ha istituito con il regolamento (CE) n. 1338/2006 ⁽²⁾, un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di cuoi e pelli scamosciati, attualmente classificati al codice NC 4114 10 10 e 4114 10 90 originari della Repubblica popolare cinese («RPC» o «paese interessato») («misure antidumping definitive»). Le misure hanno assunto la forma di un dazio ad valorem a livello del 58,9 %.

2. Domanda di riesame in previsione della scadenza

(2) In seguito alla pubblicazione dell'avviso di imminente scadenza ⁽³⁾ delle vigenti misure antidumping definitive, la Commissione ha ricevuto in data 14 giugno 2011 una domanda di apertura di un riesame in previsione della scadenza di tali misure ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base. La domanda è stata presentata dalla UK Leather Federation («richiedente») che

(3) La domanda si basava sul fatto che la scadenza delle misure antidumping definitive avrebbe probabilmente comportare il persistere o la reiterazione del dumping e del pregiudizio ai danni dell'industria dell'Unione.

3. Apertura di un riesame in previsione della scadenza

(4) Avendo stabilito, dopo aver sentito il comitato consultivo, che esistevano elementi di prova sufficienti per aprire un riesame in previsione della scadenza, in data 13 settembre 2011, la Commissione annunciava, con avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ⁽⁴⁾ («avviso di apertura»), l'apertura di un riesame in previsione della scadenza, in conformità dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base.

4. Inchiesta

4.1. Periodo dell'inchiesta di riesame e periodo considerato

(5) L'inchiesta sul persistere del dumping ha riguardato il periodo dall'1 luglio 2010 al 30 giugno 2011 («periodo dell'inchiesta di riesame» o «PIR»). L'esame delle tendenze pertinenti alla valutazione del rischio di persistenza del pregiudizio ha riguardato il periodo dall'1 gennaio 2008 alla fine del periodo dell'inchiesta di riesame («periodo in esame»).

4.2. Parti interessate all'inchiesta

(6) La Commissione ha ufficialmente informato dell'apertura del riesame in previsione della scadenza il richiedente, altri produttori noti dell'Unione, produttori esportatori del paese interessato, importatori non collegati, utenti dell'Unione notoriamente interessati e i rappresentanti del paese interessato. Alle parti interessate è stata offerta la possibilità di render note le proprie osservazioni per iscritto e di chiedere un'audizione entro il termine previsto nell'avviso di apertura.

⁽¹⁾ GU L 343 del 22.12.2009, pag. 51.

⁽²⁾ GU L 251 del 14.9.2006, pag. 1.

⁽³⁾ GU C 19 del 20.1.2011, pag. 9.

⁽⁴⁾ GU C 270 del 13.9.2011, pag. 6.

- (7) Dato l'elevato numero di produttori, di produttori esportatori nel paese interessato e di importatori dell'Unione, è stato ritenuto opportuno, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento di base, valutare l'ipotesi di ricorrere a un campionamento. Per consentire alla Commissione di decidere se esso fosse necessario e, in tal caso, di selezionarlo, le parti summenzionate sono state invitate, ai sensi dell'articolo 17 del regolamento di base, a manifestarsi entro quindici giorni dall'apertura del riesame e a fornire alla Commissione le informazioni richieste nell'avviso di apertura.
- (8) È stato fatto un campionamento dei produttori dell'Unione e, su tre produttori noti dell'Unione, vi sono stati inseriti due gruppi di produttori.
- (9) Sono stati inoltre contattati sei produttori esportatori noti della RPC. Nessuno di essi ha tuttavia collaborato all'inchiesta.
- (10) Riguardo gli importatori, sono stati identificati e invitati a fornire informazioni per il campionamento trentacinque importatori indipendenti nell'Unione di cuoi e pelli scamosciati. Solo due di essi si sono manifestati e hanno accettato di collaborare all'attuale riesame. Non è stato perciò necessario un campionamento per gli importatori indipendenti.
- (11) La Commissione ha inviato questionari a tutte le parti notoriamente interessate e a quelle che si sono manifestate entro il termine stabilito nell'avviso di apertura. Sono pervenute risposte da gruppi inseriti nel campione dei produttori dell'Unione e da due importatori non collegati che hanno collaborato. Nessun produttore esportatore della RPC ha collaborato al riesame e nessuna associazione di consumatori ha fornito informazioni alla Commissione o si è manifestato nel corso dell'inchiesta.
- (12) La Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie per stabilire il rischio del persistere del dumping, il conseguente pregiudizio nonché l'interesse dell'Unione. Sono state effettuate verifiche presso le sedi delle seguenti parti interessate:

Produttori dell'Unione

- Hutchings & Harding Ltd, Cambridge, Regno Unito, e
- Marocchinerie e Scamoscerie Italiane Spa, Torino, Italia.

B. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

- (13) Il prodotto in esame nell'ambito del presente riesame è lo stesso dell'inchiesta iniziale, vale a dire cuoi e pelli scamosciati e scamosciati combinati, anche tagliati, inclusi i cuoi e le pelli scamosciati e gli scamosciati combinati in crosta originari della Repubblica popolare cinese («prodotto in esame»), attualmente classificabili ai codici NC 4114 10 10 e 4114 10 90.
- (14) L'inchiesta ha confermato, come quella iniziale, che il prodotto in esame e i prodotti fabbricati e venduti nel mercato interno dell'RPC, nonché quelli fabbricati e venduti nell'Unione da produttori dell'Unione, hanno le stesse caratteristiche fisiche e tecniche di base e gli stessi impieghi e sono quindi considerati prodotti simili ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento di base.

C. RISCHIO DEL PERSISTERE DEL DUMPING

- (15) Ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è stato esaminato se la scadenza delle misure vigenti possa portare a una persistenza del dumping.

1. Osservazioni preliminari

- (16) Poiché, come indicato al considerando 9, non ha collaborato all'inchiesta nessuno dei sei produttori esportatori dell'RPC contattati, le conclusioni sulla probabilità del persistere del dumping hanno dovuto basarsi sui dati disponibili, soprattutto sulle informazioni presentate dal richiedente nella domanda di riesame e sulle statistiche in conformità dell'articolo 18 del regolamento di base.

2. Importazioni oggetto di dumping durante il PIR

2.1. Paese di riferimento

- (17) Ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7, lettera a), del regolamento di base, il valore normale si calcola in base al prezzo o al valore normale costruito, ottenuto in un determinato paese terzo a economia di mercato («paese di riferimento»), o al prezzo d'esportazione da tale paese terzo in altri paesi, Unione compresa, oppure, se ciò non sia possibile, su qualsiasi altra base equa, come il prezzo realmente pagato o pagabile nell'Unione per un prodotto simile, opportunamente aggiustato se è necessario includervi un equo margine di profitto.

(18) Nell'inchiesta iniziale, gli USA sono stati scelti come paese di riferimento ai fini del calcolo del valore normale. L'unico produttore di cuoi e pelli scamosciati attivo negli USA al tempo dell'inchiesta iniziale ha chiuso il proprio impianto di produzione. Da allora, l'impresa importa cuoi e pelli scamosciati tramite una joint venture in Turchia. Poiché negli USA non esiste più una produzione significativa di cuoi e pelli scamosciati, nell'avviso di apertura del presente riesame sono stati considerati come riferimento altri paesi (Nuova Zelanda, Turchia e India). Sono stati contattati potenziali produttori del paese di riferimento, in Nuova Zelanda, Turchia e India, ma nessuno ha collaborato.

(19) Mancando la collaborazione di un produttore del paese di riferimento, il valore normale è stato calcolato in base alle informazioni sul prezzo medio delle importazioni indiane verso l'Unione risultanti dalle statistiche Eurostat sulle importazioni per il PIR. (L'India è il paese con il più alto volume di importazioni verso l'Unione). Mancando la collaborazione dei produttori esportatori della RPC, si è calcolato il prezzo all'esportazione in base alle informazioni sul prezzo medio delle importazioni cinesi verso l'Unione risultanti dalle statistiche Eurostat sulle importazioni per il PIR. Si calcola quindi il margine di dumping come differenza tra il prezzo medio delle importazioni indiane verso l'Unione, usate come valore normale, e il prezzo medio delle importazioni cinesi, usate come prezzo all'esportazione. Tale calcolo ha dato come risultato un margine di dumping pari al 64 %.

2.2. *Andamento delle importazioni in caso di abrogazione delle misure*

(20) Verificata l'esistenza di pratiche di dumping durante il PIR, è stato esaminato il rischio del persistere del dumping in caso di abrogazione delle misure. Poiché nessun produttore esportatore della RPC ha collaborato alla presente inchiesta, le conclusioni che seguono si basano, in conformità all'articolo 18 del regolamento di base, sui dati disponibili, cioè le informazioni fornite nella domanda di riesame, i dati forniti dal richiedente e i dati di Eurostat.

(21) In proposito, sono stati analizzati i seguenti elementi: andamento delle importazioni provenienti dalla RPC, capacità produttiva e inutilizzata dei produttori esportatori e attrattiva del mercato dell'Unione in termini di prezzi e volumi.

(22) Come indicato al considerando 32, dalla comparazione tra prezzi delle importazioni dalla RPC durante il PIR e prezzi dell'industria dell'Unione emerge una sottoquotazione significativa (51,6 %). Il mercato dell'Unione continua a essere interessante per i produttori esportatori cinesi, in termini sia di prezzo che di volume. Questa

conclusione è confermata dall'esistenza di significative capacità di produzione nella RPC dopo l'istituzione delle misure, allorché le importazioni dalla RPC sono state ridotte. Già prima dell'istituzione delle misure, la RPC triplicava la propria quota di mercato dell'Unione per tale prodotto — dal 10,7 % nel 2001 al 31,7 % nel 2004. I prezzi delle esportazioni cinesi verso l'Unione sono inoltre superiori a quelli praticati sui mercati di alcuni altri paesi terzi: ciò rende il mercato dell'Unione interessante per i produttori esportatori cinesi.

(23) L'analisi fin qui condotta dimostra che le importazioni cinesi hanno continuato ad entrare nel mercato dell'Unione a prezzi di dumping, con margini di dumping molto alti. Tenuto conto in particolare dei livelli dei prezzi nell'Unione e delle capacità inutilizzate nella RPC, esiste effettivamente la probabilità del persistere del dumping se le misure vengono abrogate.

D. PREGIUDIZIO

1. **Industria dell'Unione**

(24) All'interno dell'Unione il prodotto simile è fabbricato da tre (gruppi di) società. Due di essi sono rappresentati dal richiedente e hanno sede nel Regno Unito e in Italia con alcuni impianti di trasformazione in Polonia e Romania. Un terzo produttore ha sede in Italia e ha appoggiato la domanda. Tutti gli altri produttori di cuoi e pelli scamosciati hanno chiuso i loro siti di fabbricazione a partire dal 2006 allorché furono introdotte le misure originarie.

(25) La produzione totale dell'Unione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento di base è stato stabilito grazie alle risposte al questionario date dai produttori dell'Unione inseriti nel campione e ai macrodati di base forniti dal terzo produttore per accertarne la rappresentatività o per il campionamento. Queste società costituiscono l'industria dell'Unione ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1, e dell'articolo 5, paragrafo 4, del regolamento di base e saranno di seguito denominate «industria dell'Unione». I due produttori del campione rappresentano l'80 % della produzione dell'Unione.

(26) Poiché gli indicatori microeconomici sul pregiudizio si fondano solo sui dati di due società, essi sono presentati in forma indicizzata a fini di tutela della riservatezza, in conformità all'articolo 19 del regolamento di base.

2. **Consumo nel mercato dell'Unione**

(27) Il consumo dell'Unione è stato calcolato sommando ai volumi delle vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione i dati sulle importazioni forniti da Eurostat.

- (28) Si noti che, dal 2010, notevoli quantità di cuoi e pelli scamosciati sono stati esportati verso il resto dell'Unione attraverso la Spagna (una quota di mercato pari al 31 % circa). La Spagna non ha più alcuna produzione del prodotto simile, ma le vendite di cuoi e pelli scamosciati dalla Spagna verso il resto dell'Unione, superano le importazioni. Tali volumi sono stati aggiunti alle cifre relative al consumo. Tra il 2008 e il PIR, il consumo dell'Unione è diminuito del 26 % e il calo maggiore si è registrato tra il 2009 e il 2010.

Tabella 1

	2008	2009	2010	PIR
Consumo totale dell'Unione (000 ft ²) (*)	22 107	22 300	28 434	27 827
Indice (2008 = 100)	100	101	129	126

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

3. Importazioni dalla RPC

a) Volume e quota di mercato

- (29) In seguito all'imposizione delle misure nel 2006, le importazioni cinesi sono diminuite notevolmente e, tuttora piuttosto limitate, corrispondono a una quota di mercato del 4 % circa durante il PIR. Ciononostante, durante il periodo in esame il volume delle importazioni originarie della RPC è aumentato di 9 punti percentuali e ha raggiunto il livello di 1 103 330 ft² durante il PIR. Le importazioni cinesi non sono tuttavia aumentate allo stesso ritmo del consumo dell'Unione e, durante il periodo considerato, la loro quota di mercato è diminuita.

Tabella 2

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni dal paese interessato (000 ft ²) (*)	1 010,00	786,67	883,33	1 103,33
Indice (2008 = 100)	100	78	87	109
Quota di mercato delle importazioni dal paese interessato (*)	5 %	4 %	3 %	4 %

(*) Dati provenienti da Eurostat

b) Prezzi

i) Andamento dei prezzi

- (30) Il prezzo medio delle importazioni cinesi è cambiato durante il periodo in esame. Rispetto al 2008, il prezzo è inizialmente salito nel 2009 per diminuire poi del 13 % nel 2010 e riprendersi fino ai livelli del 2008 durante il PIR.

Tabella 3

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni dal paese interessato (EUR/ft ²) (*)	0,45	0,61	0,39	0,46
Indice (2008 = 100)	100	136	87	102

(*) Dati provenienti da Eurostat

ii) **Sottoquotazione dei prezzi**

- (31) Per analizzare la sottoquotazione dei prezzi, si compara la media ponderata dei prezzi di vendita dell'industria dell'Unione ad acquirenti indipendenti sul mercato dell'Unione con la media ponderata dei corrispondenti prezzi cif praticati dagli esportatori della RPC. I prezzi di vendita dell'industria dell'Unione sono stati perciò aggiustati fino a un livello franco fabbrica soprattutto per i costi di credito, commissioni, imballaggio e consegna. I prezzi cif delle esportazioni dalla RPC sono stati ottenuti da Eurostat e aggiustati per coprire tutti i costi di sdoganamento, come dazi doganali e costi successivi all'importazione (prezzo allo sbarco).
- (32) Dalla comparazione emerge che durante il PIR i prezzi delle importazioni del prodotto in esame erano inferiori ai prezzi dell'industria dell'Unione del 51,6 % circa.

4. Situazione economica dell'industria dell'Unione

- (33) Come disposto dall'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base, l'esame dell'impatto delle importazioni in dumping sull'industria dell'Unione ha comportato una valutazione di tutti i fattori e gli indici economici che possono aver influito sulla situazione dell'industria dell'Unione nel periodo considerato.
- (34) Per analizzare il pregiudizio, i relativi indicatori sono stati suddivisi in due livelli:
- gli indicatori macroeconomici (produzione, capacità, volume delle vendite, quota di mercato, crescita, occupazione, produttività, prezzi unitari medi, entità dei margini di dumping e recupero dagli effetti di pratiche di dumping precedenti) sono stati valutati per l'intera industria dell'Unione grazie alle informazioni contenute nelle risposte al questionario delle società inserite nel campione e ai macrodati forniti dal terzo produttore dell'Unione,
 - l'analisi degli indicatori microeconomici (scorte, salari, redditività, utile sul capitale investito, flusso di cassa, capacità di reperire capitali e investimenti) si è fondata sulle informazioni contenute nelle risposte al questionario, debitamente verificate, delle società inserite nel campione. Tali informazioni sono considerate rappresentative dell'intera produzione dell'Unione. Poiché gli indicatori si riferiscono a due sole società, le cifre assolute, ai sensi dell'articolo 19 del regolamento di base, non possono essere rivelate per ragioni di riservatezza; di seguito si forniscono solo degli indici.

a) **Indicatori macroeconomici**

4.1. *Produzione*

- (35) Dal 2008, la produzione dell'Unione subisce un calo continuo fino a essere inferiore, durante il PIR, del 12 % rispetto al livello del 2008 nonostante il consumo sia aumentato del 26 % nello stesso periodo.

Tabella 4

	2008	2009	2010	PIR
Produzione (000 t) (*)	7 659	7 223	7 100	6 753
Indice (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.2. *Capacità di produzione e tasso di utilizzo degli impianti*

- (36) La capacità di produzione si è mantenuta stabile tra il 2008 e il PIR. Sebbene la capacità di utilizzo degli impianti fosse già modesta nel 2008, il calo della produzione tra il 2008 e il PIR ha portato a un'ulteriore significativa riduzione delle capacità di utilizzo pari a 7 punti percentuali tra il 2008 e il PIR.

Tabella 5

	2008	2009	2010	PIR
Capacità di produzione (000 ft ²) (*)	13 290	13 290	13 290	13 290
Indice (2008 = 100)	100	100	100	100
Capacità di utilizzo (*)	58 %	54 %	53 %	51 %
Indice (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.3. Volume delle vendite

- (37) Le vendite dell'industria dell'Unione sul mercato dell'Unione ad acquirenti indipendenti sono aumentate del 5 % tra il 2008 e 2009, prima di calare del 2 % nel 2010 e di aumentare nuovamente durante il PIR. Nel complesso, il volume delle vendite è aumentato del 9 % nel periodo in esame.

Tabella 6

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle vendite dell'Unione ad acquirenti indipendenti (000 ft ²) (*)	5 144	5 393	5 324	5 627
Indice (2008 = 100)	100	105	103	109

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.4. Quota di mercato

- (38) Tra il 2008 e il 2009, l'industria dell'Unione riusciva a recuperare l'1 % della sua già bassa quota di mercato del 23 % nel 2008, per scendere di 4 punti percentuali al 20 % appena, durante il PIR.

Tabella 7

	2008	2009	2010	PIR
Quota di mercato dell'industria dell'Unione (*)	23 %	24 %	19 %	20 %
Indice (2008 = 100)	100	104	80	87

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

4.5. Crescita

- (39) Tra il 2008 e il PIR, mentre il consumo nell'Unione aumentava del 26 %, il volume delle vendite dei produttori dell'Unione sul mercato interno diminuiva del 9 % e la loro quota di mercato si riduceva di 3 punti percentuali. Si conclude pertanto che i produttori dell'Unione non hanno potuto in alcun modo beneficiare della crescita del mercato.

4.6. Occupazione

- (40) Dopo un primo forte calo occupazionale pari al 9 % tra il 2008 e il 2009, il livello dell'occupazione nell'industria dell'Unione ha continuato a diminuire. Su settantaquattro lavoratori dipendenti nel 2008 ne restavano solo cinquantanove durante il PIR: un calo complessivo del 19 %.

Tabella 8

	2008	2009	2010	PIR
Occupazione rispetto al prodotto in esame (dipendenti) (*)	74	67	62	59
Indice (2008 = 100)	100	91	84	81

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.7. Produttività

- (41) La produttività della manodopera dell'industria dell'Unione (produzione annua per dipendente) è aumentata del 9 % tra il 2008 e il PIR. Ciò a causa della riduzione dell'occupazione più rapida del calo della produzione.

Tabella 9

	2008	2009	2010	PIR
Produttività (ft ² per dipendente) (*)	104 031	107 536	114 512	113 655
Indice (2008 = 100)	100	103	110	109

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.8. Prezzi di vendita e fattori che incidono sui prezzi del mercato interno

- (42) Tra il 2008 e il PIR, i prezzi di vendita unitari dell'industria dell'Unione sono rimasti stabili. Come indicato sopra, i prezzi dell'industria dell'Unione sono stati sottoquotati in misura significativa dalle importazioni cinesi oggetto di dumping. L'industria dell'Unione, tuttavia, ha mantenuto il livello dei prezzi a spese della quota di mercato.

Tabella 10

	2008	2009	2010	PIR
Prezzo unitario sul mercato dell'Unione (EUR/ft ²) (*)	1,01	0,97	1,01	1,01
Indice (2008 = 100)	100	96	100	100

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.9. Entità del margine di dumping

- (43) Dati il volume, la quota di mercato e i prezzi delle importazioni dalla RPC, l'impatto del margine di dumping effettivo sull'industria dell'Unione non può essere considerato trascurabile.

4.10. Ripresa dagli effetti di precedenti pratiche di dumping

- (44) Gli indicatori di cui sopra indicano che nonostante le misure antidumping istituite nel 2006, la situazione economica e finanziaria dell'industria dell'Unione continua a essere assai fragile e pregiudizievole. Non è perciò possibile constatare un effettivo superamento delle conseguenze di pratiche di dumping precedenti; l'industria dell'Unione mantiene dunque la sua vulnerabilità di fronte agli effetti pregiudizievole di importazioni in dumping sul mercato interno.

b) Indicatori microeconomici

4.11. Scorte

- (45) Tra il 2008 e il PIR, le scorte finali dell'industria dell'Unione sono aumentate del 31 %. Un'analisi approfondita ha permesso di calcolare con precisione a quanti mesi di produzione corrispondevano le scorte. In proposito, nel 2008 i produttori inseriti nel campione hanno mantenuto scorte pari a circa cinque mesi di produzione (43 %), tuttavia la pressione esercitata dalle importazioni in dumping li ha obbligati ad accumulare scorte pari a oltre sette mesi di produzione (63 % della produzione annuale totale) durante il PIR. L'andamento delle scorte è un sintomo che conferma ulteriormente la presenza di una situazione di pregiudizio.

Tabella 11

	2008	2009	2010	PIR
Scorte finali (ft ²) (*)	Dati riservati delle imprese			
Indice (2008 = 100)	100	116	135	131

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.12. Salari

- (46) Il salario medio per addetto è rimasto stabile tra il 2008 e 2009, e tra il 2010 e il PIR. Il forte aumento del 20 % tra il 2009 e il 2010 è dovuto al notevole aumento del costo del lavoro in due società del campione, nonostante la riduzione dell'occupazione.

Tabella 12

	2008	2009	2010	PIR
Costo annuale del lavoro per addetto (migliaia di EUR) (*)	Dati riservati delle imprese			
Indice (2008 = 100)	100	100	120	120

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.13. Investimenti

- (47) Gli investimenti annuali effettuati nella fabbricazione del prodotto simile dalle società del campione, hanno riguardato soprattutto la manutenzione e sono aumentati del 21 % tra il 2008 e il PIR. L'aumento netto registrato fra il 2010 e il PIR si deve all'acquisto di apparecchiature da parte di una delle società del campione nel 2011.

Tabella 13

	2008	2009	2010	PIR
Investimenti netti (EUR) (*)	Dati riservati delle imprese			
Indice (2008 = 100)	100	102	72	121

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.14. Redditività e utile sul capitale investito

- (48) L'industria dell'Unione ha subito perdite durante tutto il periodo considerato. Tra il 2008 e il PIR, le perdite (espresse in termini sia assoluti che di percentuale sul fatturato) sono più che raddoppiate.
- (49) Analogamente, anche l'utile sul capitale investito (*return on investments* — ROI) è stato negativo per tutto il periodo in esame ed è peggiorato di 131 punti percentuali tra il 2008 e il PIR.

Tabella 14

	2008	2009	2010	PIR
Utile netto delle vendite UE ad acquirenti indipendenti (in % delle vendite nette) (*)	Dati riservati delle imprese			
<i>Indice (2008 = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 203
Utile sul capitale investito (utile netto in % del valore contabile netto degli investimenti) (*)	Dati riservati delle imprese			
<i>Indice (2008 = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 231

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

4.15. Flusso di cassa e capacità di reperire capitali

- (50) Il flusso di cassa netto relativo alle attività operative è stato negativo in tutto il periodo in esame ed è peggiorato di 300 punti percentuali circa tra il 2008 e il PIR.

Tabella 15

	2008	2009	2010	PIR
Flusso di cassa (EUR) (*)	Dati riservati delle imprese			
<i>Indice (2008 = 100)</i>	- 100	- 115	- 77	- 398

(*) Dati desunti dalle risposte al questionario

- (51) Non sono emersi elementi tali da far ritenere che l'industria dell'Unione abbia avuto difficoltà a reperire capitali.

c) Impatto delle importazioni in dumping e di altri fattori

4.16. Impatto delle importazioni oggetto di dumping

- (52) In seguito all'imposizione delle misure, le importazioni cinesi sono notevolmente diminuite e, tuttora piuttosto limitate, corrispondono a una quota di mercato del 4 % circa durante il PIR. Comparando i prezzi di tali importazioni con quelli dell'industria dell'Unione, emerge tuttavia tutta la loro notevole sottoquotazione, pari al 51,6 %. Dato che i cuoi e le pelli scamosciati sono prodotti standardizzati, che la gamma dei prodotti è molto limitata e che i prodotti cinesi ed europei sono di qualità simile, la quota di mercato relativamente modesta delle importazioni cinesi unita alla notevole sottoquotazione dimostra il forte impatto di tali importazioni sull'industria dell'Unione.

4.17. Importazioni da altri paesi

- (53) Esistono importazioni significative da India, Turchia e Nuova Zelanda nonché importazioni non trascurabili da altri paesi che, insieme, rappresentano una quota di mercato del 46 % nel PIR (in calo rispetto al 60 % del 2008).
- (54) Riguardo alle importazioni provenienti dall'India, si noti che i loro volumi sono notevoli e che la loro quota di mercato è aumentata dall'11 % nel 2008 al 16 % nel PIR. Inoltre, i prezzi medi delle importazioni provenienti dall'India sono lievemente inferiori ai prezzi medi dei produttori dell'Unione. A causa del loro volume e del differenziale di prezzo, è probabile che le importazioni indiane abbiano contribuito ad aggravare la situazione economica dell'industria dell'Unione. Si osservi d'altra parte che i prezzi delle importazioni indiane sono di oltre il 60 % superiori a quelli delle importazioni cinesi oggetto di dumping. Si ritiene perciò che questo impatto sull'attuale situazione dell'industria dell'Unione sia limitato e non annulli assolutamente il nesso di causalità tra importazioni in dumping e pregiudizio se, come probabile, aumentassero le importazioni cinesi in dumping e la situazione dell'industria dell'Unione si deteriorasse per un'eventuale abrogazione delle misure.

Tabella 16

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni dall'India (000 ft ²) (*)	2 330,00	2 123,33	4 276,67	4 436,67
Quota di mercato delle importazioni dall'India (*)	11 %	10 %	15 %	16 %
Prezzo medio delle importazioni dall'India (EUR/ft ²)	0,79	0,82	0,66	0,75

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

- (55) Esistono anche notevoli importazioni dalla Turchia, con una quota di mercato del 10 % durante il PIR (rispetto al 18 % del 2008). Ma i prezzi medi di tali importazioni sono molto più alti di quelli dei cuoi e delle pelli scamosciati originari della RPC e sono molto vicini al livello dei prezzi dell'industria dell'Unione. Poiché le importazioni dalla Turchia tendono a diminuire e hanno prezzi relativamente elevati, si ritiene che esse non annullino il nesso di causalità tra importazioni in dumping e pregiudizio se, come probabile, aumentassero le importazioni cinesi in dumping e la situazione dell'industria dell'Unione si deteriorasse per un'eventuale abrogazione delle misure.

Tabella 17

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni dalla Turchia (000 ft ²) (*)	4 063,33	2 623,33	2 933,33	2 700,00
Quota di mercato delle importazioni dalla Turchia (*)	18 %	12 %	10 %	10 %
Prezzo medio delle importazioni dalla Turchia (EUR/ft ²)	0,77	0,89	1,05	1,20

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

- (56) Esistono anche significative importazioni dalla Nuova Zelanda, che nel PIR hanno una quota di mercato del 7 %, in aumento rispetto al 3 % del 2008. I prezzi medi di tali importazioni sono però molto più alti di quelli dei cuoi e delle pelli scamosciati originari della RPC e addirittura superiori ai prezzi dell'industria dell'Unione. Poiché i prezzi delle importazioni dalla Nuova Zelanda sono relativamente elevati, si ritiene che esse non annullino il nesso di causalità tra importazioni in dumping e pregiudizio se, come probabile, aumentassero le importazioni cinesi in dumping e la situazione dell'industria dell'Unione si deteriorasse per un'eventuale abrogazione delle misure.

Tabella 18

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni dalla Nuova Zelanda (000 ft ²) (*)	716,67	2 426,67	1 966,67	1 883,33
Quota di mercato delle importazioni dalla Nuova Zelanda (*)	3 %	11 %	7 %	7 %
Prezzo medio delle importazioni dalla Nuova Zelanda (EUR/ft ²)	1,29	1,43	1,43	1,48

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

- (57) Le importazioni dal resto del mondo hanno durante il PIR una quota di mercato del 13 % (rispetto al 27 % del 2008). I prezzi medi di tali importazioni sono tuttavia molto più alti di quelli dei cuoi e delle pelli scamosciati originari della RPC e vicini al livello dei prezzi dell'industria dell'Unione. Poiché le importazioni dal resto del mondo tendono a diminuire e hanno prezzi relativamente elevati rispetto alle importazioni di cuoi e pelli scamosciati originari della RPC, si ritiene che neppure esse annullino il nesso di causalità tra importazioni in dumping e pregiudizio se, come probabile, aumentassero le importazioni cinesi in dumping e la situazione dell'industria dell'Unione si deteriorasse per un'eventuale abrogazione delle misure.

Tabella 19

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni dal resto del mondo (000 ft ²) (*)	5 896,67	4 013,33	4 480,00	3 556,67
Quota di mercato delle importazioni dal resto del mondo (*)	27 %	18 %	16 %	13 %
Prezzo medio delle importazioni dal resto del mondo (EUR/ft ²)	0,63	0,84	0,81	0,84

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

- (58) Nel complesso, le importazioni provenienti da tutti i restanti paesi terzi rappresentano una quota di mercato del 46 % nel PIR (in calo rispetto al 60 % del 2008). Ma i prezzi medi di tali importazioni sono molto più alti di quelli dei cuoi e delle pelli scamosciati originari della RPC e molto vicini al livello dei prezzi dell'industria dell'Unione. Poiché le importazioni provenienti da paesi terzi tendono a diminuire e hanno prezzi relativamente elevati, si ritiene che esse non annullino il nesso di causalità tra importazioni in dumping e pregiudizio se, come probabile, aumentassero le importazioni cinesi in dumping e la situazione dell'industria dell'Unione si deteriorasse per un'eventuale abrogazione delle misure.

Tabella 20

	2008	2009	2010	PIR
Volume delle importazioni da altri paesi terzi (000 ft ²) (*)	13 006,67	11 186,67	13 656,67	12 576,67
Indice (2008 = 100)	100	86	105	97
Quota di mercato delle importazioni da altri paesi terzi (*)	60 %	51 %	49 %	46 %
Prezzo medio delle importazioni da altri paesi terzi (EUR/ft ²)	0,74	0,98	0,91	0,98

(*) Dati provenienti da Eurostat e dalle risposte al questionario

5. Conclusioni relative alla situazione dell'industria dell'Unione

- (59) Nell'Unione esistono solo tre produttori (tutti e tre PMI). Tutti gli altri produttori di cuoi e pelli scamosciati hanno chiuso i loro siti di fabbricazione a partire dal 2006 allorché furono introdotte le misure originarie. Ciò può essere visto come il risultato della crescente pressione esercitata sul mercato dell'Unione dalle importazioni cinesi oggetto di dumping, nonostante la crescita dei consumi.
- (60) L'analisi del pregiudizio mostra che la situazione dell'industria dell'Unione è peggiorata nel periodo in esame. In particolare, la produzione è diminuita del 12 % circa e anche il lieve aumento delle vendite è stato inferiore all'aumento dei consumi: la quota di mercato dei produttori dell'Unione è pertanto diminuita di 3 punti percentuali.
- (61) Anche dagli indicatori microeconomici emerge che la redditività, l'utile sul capitale investito e il flusso di cassa

dell'industria dell'Unione sono rimasti negativi durante l'intero periodo in esame e la situazione si è ulteriormente deteriorata all'avvicinarsi del PIR.

- (62) Sono state analizzate importazioni dall'India, dalla Turchia, dalla Nuova Zelanda e dal resto del mondo. Sia singolarmente che nel loro insieme, i flussi di tali importazioni non sono ritenuti capaci di annullare il nesso di causalità tra importazioni in dumping e pregiudizio se, come probabile, aumentassero le importazioni cinesi in dumping e la situazione dell'industria dell'Unione si deteriorasse per un'eventuale abrogazione delle misure.
- (63) Dato quanto precede, si conclude che l'industria dell'Unione ha continuato a subire un rilevante pregiudizio ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 5, del regolamento di base e si trova in una situazione di notevole precarietà e vulnerabilità, ben lontana dalla condizione che avrebbe raggiunto se si fosse ripresa dal pregiudizio riscontrato nell'inchiesta iniziale.

- (64) Si è inoltre concluso che la situazione pregiudizievole dell'industria dell'Unione è stato in prevalenza causato dal persistere (anche se in quantità minori) delle importazioni a prezzi bassi e oggetto di dumping dalla RPC.

E. RISCHIO DEL PERSISTERE DEL PREGIUDIZIO

1. Incidenza del volume previsto delle importazioni ed effetti sui prezzi in caso di abrogazione delle misure

- (65) Sebbene i volumi delle importazioni dalla RPC siano notevolmente diminuiti dopo l'imposizione delle misure nel 2006, si ritiene che nella RPC restino ancora notevoli capacità di produzione (cfr. considerando 22). Queste capacità inutilizzate possono essere facilmente dirottate verso il mercato dell'Unione se le misure venissero abrogate.
- (66) Si ritiene che se le misure saranno abrogate, i produttori esportatori cinesi cercheranno con ogni probabilità di riconquistare le quote di mercato perse nell'Unione. In effetti, l'alto livello di sottoquotazione dei prezzi accertato dall'inchiesta indica che la Comunità, per il suo livello dei prezzi, è un mercato molto interessante per le importazioni cinesi (cfr. considerando 22).

2. Conclusioni sul persistere del pregiudizio

- (67) Per quanto precede, si conclude che se le misure nei confronti della RPC verranno abolite, è molto probabile che per l'industria dell'Unione il pregiudizio continui a persistere.

F. INTERESSE DELL'UNIONE

1. Introduzione

- (68) Ai sensi dell'articolo 21 del regolamento di base, è stato esaminato se mantenere le misure antidumping attualmente in vigore nuocesse all'interesse generale dell'Unione. Per determinare l'interesse dell'Unione si valutano i vari interessi coinvolti, cioè quelli dell'industria dell'Unione, da un lato, e quelli degli importatori e degli utenti, dall'altro.
- (69) Si ricordi che nell'inchiesta iniziale l'adozione delle misure non è stata considerata contraria all'interesse dell'Unione. Il fatto che la presente inchiesta sia un riesame, che analizza quindi una situazione in cui misure antidumping sono già in vigore, consente di valutare un eventuale impatto negativo indebito delle attuali misure antidumping sulle parti interessate.
- (70) Nonostante le conclusioni sulla probabilità che il dumping pregiudizievole persista, si è esaminato se il mantenimento delle misure fosse contrario, nel caso specifico, all'interesse dell'Unione.

2. Interesse dell'industria dell'Unione

- (71) L'industria dell'Unione, composta da PMI, ha costantemente perso quote di mercato e ha subito un grave pregiudizio durante il periodo considerato. In caso di abrogazione delle misure, la situazione dell'industria dell'Unione si aggraverebbe ulteriormente.

3. Interesse degli importatori

- (72) Hanno collaborato all'inchiesta due importatori indipendenti. Le attività relative ai cuoi e alle pelli scamosciate costituisce solo una parte limitata dei rispettivi fatturati. Nulla indica che il mantenimento delle misure possa avere effetti negativi significativi su tali attività.

4. Interesse degli utenti e dei consumatori

- (73) Come già accaduto nell'inchiesta iniziale, nessuna associazione di utenti o di consumatori si è manifestata entro il termine stabilito nell'avviso di apertura. Dato che nell'inchiesta iniziale si è ritenuto che le misure in questione non nuocessero indebitamente agli interessi di tali parti e dato che continuano a non collaborare, si può concludere che il mantenimento delle misure non danneggerà il loro interesse. Di fatto, l'esistenza di notevoli quantitativi importati provenienti da altre fonti, e a prezzi competitivi, permetterà a utenti e consumatori di continuare a poter scegliere tra vari fornitori del prodotto in questione e a prezzi ragionevoli.

5. Conclusione

- (74) Tenuto conto di tutti i fattori illustrati sopra, si conclude che non esistono motivi validi per non mantenere in vigore le attuali misure antidumping.

G. MISURE ANTIDUMPING

- (75) Tutte le parti sono state informate dei fatti e delle considerazioni essenziali in base alle quali si intendeva raccomandare il mantenimento delle misure attualmente in vigore. È stato inoltre concesso loro un periodo di tempo entro il quale poter presentare osservazioni al riguardo. Le informazioni e le osservazioni, se giustificate, sono state prese nella dovuta considerazione.
- (76) Ne consegue che, in conformità all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di base, è opportuno mantenere le misure antidumping applicabili alle importazioni di cuoi e pelli scamosciate originari della RPC. Si ricorda che queste misure consistono in un dazio ad valorem pari al 58,9 %,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping definitivo sulle importazioni di cuoi e pelli scamosciati e scamosciati combinati, anche tagliati, inclusi i cuoi e le pelli scamosciati e gli scamosciati combinati in crosta, attualmente classificabili ai codici NC 4114 10 10 e 4114 10 90 e originari della Repubblica popolare cinese.

2. Per i prodotti di cui al paragrafo 1, l'aliquota del dazio antidumping definitivo, applicabile al prezzo netto, franco frontiera dell'Unione, dazio non corrisposto, è del 58,9 %.

3. Se non altrimenti specificato, le disposizioni in vigore relative ai dazi doganali restano valide.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 3 dicembre 2012

Per il Consiglio

Il presidente

N. SYLIKIOTIS

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 1154/2012 DELLA COMMISSIONE**del 5 dicembre 2012****recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio, del 22 ottobre 2007, recante organizzazione comune dei mercati agricoli e disposizioni specifiche per taluni prodotti agricoli (regolamento unico OCM) ⁽¹⁾,

visto il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 della Commissione, del 7 giugno 2011, recante modalità di applicazione del regolamento (CE) n. 1234/2007 del Consiglio nei settori degli ortofrutticoli freschi e degli ortofrutticoli trasformati ⁽²⁾, in particolare l'articolo 136, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali dell'Uruguay round, i criteri per la fissazione

da parte della Commissione dei valori forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e i periodi indicati nell'allegato XVI, parte A, del medesimo regolamento.

- (2) Il valore forfettario all'importazione è calcolato ciascun giorno feriale, in conformità dell'articolo 136, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011, tenendo conto di dati giornalieri variabili. Pertanto il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 136 del regolamento di esecuzione (UE) n. 543/2011 sono quelli fissati nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 5 dicembre 2012

*Per la Commissione,
a nome del presidente*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
*Direttore generale dell'Agricoltura e
dello sviluppo rurale*

⁽¹⁾ GU L 299 del 16.11.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 157 del 15.6.2011, pag. 1.

ALLEGATO

Valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di taluni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice dei paesi terzi ⁽¹⁾	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	AL	55,3
	MA	55,8
	TN	76,3
	TR	72,4
	ZZ	65,0
0707 00 05	AL	74,8
	JO	174,9
	MA	133,1
	TR	146,9
	ZZ	132,4
0709 93 10	MA	129,9
	TR	100,5
	ZZ	115,2
0805 10 20	AR	49,7
	TR	74,4
	ZA	63,7
	ZW	52,1
	ZZ	60,0
0805 20 10	MA	69,0
	ZZ	69,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	71,1
	HR	85,6
	MA	95,7
	TR	78,9
	ZZ	82,8
0805 50 10	TR	76,3
	ZZ	76,3
0808 10 80	MK	39,0
	US	174,2
	ZA	136,9
	ZZ	116,7
0808 30 90	CN	53,2
	TR	112,1
	US	160,6
	ZZ	108,6

⁽¹⁾ Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 1833/2006 della Commissione (GU L 354 del 14.12.2006, pag. 19). Il codice «ZZ» corrisponde a «altre origini».

DECISIONI

DECISIONE EULEX KOSOVO/3/2012 DEL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA
del 4 dicembre 2012
relativa alla nomina del capo della missione dell'Unione europea sullo Stato di diritto in Kosovo,
EULEX KOSOVO
(2012/751/PESC)

IL COMITATO POLITICO E DI SICUREZZA,

visto il trattato sull'Unione europea, in particolare l'articolo 38, terzo comma,

vista l'azione comune 2008/124/PESC del Consiglio, del 4 febbraio 2008, relativa alla missione dell'Unione europea sullo Stato di diritto in Kosovo (EULEX KOSOVO) ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 12, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il 4 febbraio 2008 il Consiglio ha adottato l'azione comune 2008/124/PESC, che ha istituito la missione dell'Unione europea sullo Stato di diritto in Kosovo, EULEX KOSOVO.
- (2) Il 5 giugno 2012 il Consiglio ha adottato la decisione 2012/291/PESC ⁽²⁾, che ha modificato l'azione comune 2008/124/PESC e ha prorogato la durata dell'EULEX KOSOVO fino al 14 giugno 2014.
- (3) Conformemente all'articolo 12, paragrafo 2, dell'azione comune 2008/124/PESC, il Comitato politico e di sicurezza è autorizzato, a norma dell'articolo 38 del trattato, a prendere le decisioni appropriate al fine di esercitare il controllo politico e la direzione strategica dell'EULEX KOSOVO, comprese quelle in merito alla nomina del capomissione.

- (4) Il 20 novembre 2012 l'alto rappresentante dell'Unione per gli affari esteri e la politica di sicurezza ha proposto di nominare l'ambasciatore Bernd BORCHARDT capo della missione EULEX KOSOVO a decorrere dal 1° febbraio 2013,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'ambasciatore Bernd BORCHARDT è nominato capo della missione dell'Unione europea sullo Stato di diritto in Kosovo, EULEX KOSOVO, con effetto a partire dal 1° febbraio 2013.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Essa si applica fino al 14 giugno 2014.

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2012

Per il Comitato politico e di sicurezza
Il presidente
O. SKOOG

⁽¹⁾ GU L 42 del 16.2.2008, pag. 92.

⁽²⁾ GU L 146 del 6.6.2012, pag. 46.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 dicembre 2012

che autorizza un laboratorio nell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia ad effettuare test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici

[notificata con il numero C(2012) 8757]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/752/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione 2000/258/CE del Consiglio, del 20 marzo 2000, che designa un istituto specifico responsabile per la fissazione dei criteri necessari alla standardizzazione dei test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2000/258/CE designa l'Agence française de sécurité sanitaire des aliments (AFSSA) di Nancy, Francia (dal 1° luglio 2010 integrata nell'Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, ANSES), quale istituto specifico responsabile per la fissazione dei criteri necessari a normalizzare i test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici.
- (2) Tale decisione dispone inoltre che l'ANSES documenti la valutazione dei laboratori dei paesi terzi che hanno richiesto l'autorizzazione ad effettuare test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici.
- (3) L'autorità competente dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia ha presentato una domanda per autorizzare il laboratorio per la rabbia dell'Istituto veterinario di tale paese terzo ad effettuare i suddetti test sierologici. La domanda è corredata di una relazione favorevole dell'ANSES sulla valutazione del laboratorio, datata 3 settembre 2012.
- (4) È di conseguenza opportuno autorizzare tale laboratorio ad effettuare test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici in cani, gatti e furetti.

- (5) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A norma dell'articolo 3, paragrafo 2, della decisione 2000/258/CE, il seguente laboratorio è autorizzato ad effettuare test sierologici di controllo dell'azione dei vaccini antirabbici in cani, gatti e furetti:

Laboratorio per la rabbia dell'Istituto veterinario
Facoltà di medicina veterinaria
Lazar Pop-Trajkov 5-7
1000 Skopje
Ex Repubblica iugoslava di Macedonia

Articolo 2

La presente decisione si applica a decorrere dal 1° gennaio 2013.

Articolo 3

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2012

Per la Commissione

Tonio BORG

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 79 del 30.3.2000, pag. 40.

DECISIONE DI ESECUZIONE DELLA COMMISSIONE

del 4 dicembre 2012

che modifica l'allegato I della decisione 2009/177/CE per quanto riguarda i programmi di sorveglianza della Finlandia e del Regno Unito e lo status di indenne da malattia della Finlandia e del Regno Unito per alcune malattie degli animali acquatici

[notificata con il numero C(2012) 8758]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/753/UE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2006/88/CE del Consiglio, del 24 ottobre 2006, relativa alle condizioni di polizia sanitaria applicabili alle specie animali d'acquacoltura e ai relativi prodotti, nonché alla prevenzione di talune malattie degli animali acquatici e alle misure di lotta contro tali malattie ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 44, paragrafo 1, primo comma e l'articolo 49, paragrafo 1,

considerando quanto segue:

- (1) La decisione 2009/177/CE della Commissione, del 31 ottobre 2008, che attua la direttiva 2006/88/CE del Consiglio per quanto riguarda i programmi di sorveglianza e di eradicazione e lo status di indenne da malattia di Stati membri, zone e compartimenti ⁽²⁾, fissa un elenco di Stati membri, zone e compartimenti soggetti a programmi di sorveglianza approvati relativamente a una o più malattie non esotiche di cui alla parte II dell'allegato IV della direttiva 2006/88/CE («malattie non esotiche»). La decisione 2009/177/CE fissa altresì un elenco di Stati membri, zone e compartimenti dichiarati indenni riguardo a una o più di tali malattie.
- (2) La parte B dell'allegato I della decisione 2009/177/CE fissa un elenco di Stati membri, zone e compartimenti soggetti a programmi di sorveglianza approvati, mentre la parte C dello stesso allegato fissa un elenco di Stati membri, zone e compartimenti dichiarati indenni riguardo a una o più malattie non esotiche.

- (3) La Finlandia ha presentato alla Commissione una documentazione riguardante i comuni di Uusikaupunki, Pyhärinta e Rauma indenni da setticemia emorragica virale (*Viral haemorrhagic septicaemia* — VHS).
- (4) Il Regno Unito ha presentato alla Commissione la documentazione riguardante le isole Shetland sud-occidentali indenni da anemia infettiva dei salmoni (*Infectious salmon anaemia* — ISA).
- (5) È perciò opportuno modificare di conseguenza le parti B e C dell'allegato I della decisione 2009/177/CE.
- (6) Le misure di cui alla presente decisione sono conformi al parere del comitato permanente per la catena alimentare e la salute degli animali,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le parti B e C dell'allegato I della decisione 2009/177/CE sono modificate in conformità all'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 4 dicembre 2012

Per la Commissione

Tonio BORG

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU L 328 del 24.11.2006, pag. 14.

⁽²⁾ GU L 63 del 7.3.2009, pag. 15.

ALLEGATO

L'allegato I della decisione 2009/177/CE è modificato come segue:

1) la parte B è sostituita dalla seguente:

«PARTE B

Stati membri, zone e compartimenti soggetti a programmi di eradicazione approvati

Malattia	Stato membro	Codice ISO	Delimitazione geografica dell'area soggetta a un programma di eradicazione (Stato membro, zone o compartimenti)
Setticemia emorragica virale (VHS)	Danimarca	DK	I seguenti bacini idrografici: Tim Å, Hover Å, Heager Å, Velling Å, Skjern Å, Hemmet Mølle Bæk, Lydum Å, Kongeå, Kolding Å, Vejle Å e Holmsland Klit.
	Finlandia	FI	La provincia di Åland
Necrosi ematopoietica infettiva (IHN)			
Virus erpetico delle carpe koi (KHV)	Germania	DE	Land Sassonia»
Infezione da <i>Marteilia refringens</i>			
Infezione da <i>Bonamia ostreae</i>			
Malattia dei punti bianchi			

2) la parte C è modificata come segue:

a) la voce riguardante la Finlandia concernente la setticemia emorragica virale (*Viral haemorrhagic septicaemia* — VHS), è sostituito dalla seguente:

«Finlandia	FI	Tutte le zone continentali e costiere situate sul suo territorio, ad eccezione della provincia di Åland»
------------	----	--

b) nella riga riguardante il Regno Unito concernente l'anemia infettiva dei salmoni (*Infectious salmon anaemia* — ISA), i termini «ad eccezione delle isole Shetland sud-occidentali» sono soppressi.

DECISIONE DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA

del 29 novembre 2012

relativa all'approvazione del volume di conio delle monete metalliche per il 2013

(BCE/2012/26)

(2012/754/UE)

IL CONSIGLIO DIRETTIVO DELLA BANCA CENTRALE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 128, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) A partire dal 1° gennaio 1999, la Banca centrale europea (BCE) ha il diritto esclusivo di approvare il volume di conio delle monete metalliche emesse da parte degli Stati membri la cui moneta è l'euro.
- (2) Gli Stati membri la cui moneta è l'euro hanno sottoposto all'approvazione della BCE le proprie stime sul volume di conio delle monete metalliche in euro da emettere nel 2013, accompagnate da note esplicative sulla metodologia utilizzata per formulare tali stime,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1***Approvazione del volume di conio delle monete metalliche in euro per il 2013**

Con la presente decisione la BCE approva il volume di conio delle monete metalliche da emettere nel 2013 da parte degli Stati membri la cui moneta è l'euro, conformemente alla seguente tabella:

(milioni di EUR)

	Conio di monete metalliche destinate alla circolazione e di monete metalliche da collezione (non destinate alla circolazione) nel 2013
Belgio	149,9
Germania	758,0
Estonia	10,1
Irlanda	48,4
Grecia	8,9

(milioni di EUR)

	Conio di monete metalliche destinate alla circolazione e di monete metalliche da collezione (non destinate alla circolazione) nel 2013
Spagna	230,0
Francia	300,0
Italia	101,5
Cipro	7,1
Lussemburgo	40,0
Malta	8,1
Paesi Bassi	63,8
Austria	253,0
Portogallo	17,2
Slovenia	15,0
Slovacchia	21,4
Finlandia	60,0

*Articolo 2***Disposizione finale**

Gli Stati membri la cui moneta è l'euro sono i destinatari della presente decisione.

Fatto a Francoforte sul Meno, il 29 novembre 2012

Il presidente della BCE
Mario DRAGHI

RETTIFICHE

Rettifica della decisione 2011/181/UE del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di consiglio, del 15 ottobre 2010 concernente la firma e l'applicazione provvisoria dell'accordo euromediterraneo nel settore del trasporto aereo tra l'Unione europea e i suoi Stati membri, da un lato, e il Regno hascemita di Giordania, dall'altro

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 79 del 25 marzo 2011)

La pubblicazione della decisione 2011/181/UE deve essere considerata nulla e non avvenuta.

Rettifica della decisione di esecuzione 2012/729/UE della Commissione, del 23 novembre 2012, che modifica la decisione 2008/866/CE, relativa a misure di emergenza che sospendono le importazioni dal Perù di determinati molluschi bivalvi destinati al consumo umano, per quanto riguarda il suo periodo di applicazione

(Gazzetta ufficiale dell'Unione europea L 327 del 27 novembre 2012)

A pagina 56, il titolo è modificato nel modo seguente:

anziché: **«Decisione di esecuzione della Commissione del 23 novembre 2012 che modifica la decisione 2008/866/CE, relativa a misure di emergenza che sospendono le importazioni dal Perù di determinati molluschi bivalvi destinati al consumo umano, per quanto riguarda il suo periodo di applicazione**

[notificata con il numero C(2012) 8459]

(Testo rilevante ai fini del SEE)»

leggi: **«Decisione di esecuzione della Commissione del 23 novembre 2012 che modifica la decisione 2008/866/CE, relativa a misure di emergenza che sospendono le importazioni dal Perù di determinati molluschi bivalvi destinati al consumo umano, per quanto riguarda il suo periodo di applicazione**

[notificata con il numero C(2012) 8459]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2012/729/UE)»

PREZZO DEGLI ABBONAMENTI 2012 (IVA esclusa, spese di spedizione ordinaria incluse)

Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	1 200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, su carta + DVD annuale	22 lingue ufficiali dell'UE	1 310 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L, unicamente edizione su carta	22 lingue ufficiali dell'UE	840 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie L + C, DVD mensile (cumulativo)	22 lingue ufficiali dell'UE	100 EUR all'anno
Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici), DVD, una edizione alla settimana	multilingue: 23 lingue ufficiali dell'UE	200 EUR all'anno
Gazzetta ufficiale dell'UE, serie C — Concorsi	lingua/e del concorso	50 EUR all'anno

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, pubblicata nelle lingue ufficiali dell'Unione europea, è disponibile in 22 versioni linguistiche. Tale abbonamento comprende le serie L (Legislazione) e C (Comunicazioni e informazioni).

Ogni versione linguistica è oggetto di un abbonamento separato.

A norma del regolamento (CE) n. 920/2005 del Consiglio, pubblicato nella Gazzetta ufficiale L 156 del 18 giugno 2005, in base al quale le istituzioni dell'Unione europea sono temporaneamente non vincolate dall'obbligo di redigere tutti gli atti in lingua irlandese e di pubblicarli in tale lingua, le Gazzette ufficiali pubblicate in lingua irlandese vengono commercializzate separatamente.

L'abbonamento al Supplemento della Gazzetta ufficiale (serie S — Appalti pubblici) riunisce le 23 versioni linguistiche ufficiali in un unico DVD multilingue.

L'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* dà diritto a ricevere, su richiesta, i relativi allegati. Gli abbonati sono informati della pubblicazione degli allegati tramite un «Avviso al lettore» inserito nella Gazzetta stessa.

Vendita e abbonamenti

Gli abbonamenti ai diversi periodici a pagamento, come l'abbonamento alla *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, sono disponibili presso i nostri distributori commerciali. L'elenco dei distributori commerciali è pubblicato al seguente indirizzo:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_it.htm

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) offre un accesso diretto e gratuito al diritto dell'Unione europea. Il sito consente di consultare la *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* nonché i trattati, la legislazione, la giurisprudenza e gli atti preparatori.

Per ulteriori informazioni sull'Unione europea, consultare il sito: <http://europa.eu>

