

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4454

DISEGNO DI LEGGE

PRESENTATO DAL MINISTRO DEGLI AFFARI ESTERI

(FRATTINI)

DI CONCERTO CON IL MINISTRO DELL'INTERNO

(MARONI)

CON IL MINISTRO DELLA GIUSTIZIA

(ALFANO)

CON IL MINISTRO DELLA DIFESA

(LA RUSSA)

CON IL MINISTRO DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE

(TREMONTI)

CON IL MINISTRO DELLO SVILUPPO ECONOMICO

(ROMANI)

E CON IL MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

(MATTEOLI)

Ratifica ed esecuzione 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, con Allegati, fatto a Bruxelles il 15 dicembre 2010

Presentato il 23 giugno 2011

ONOREVOLI DEPUTATI! — Il presente disegno di legge riguarda l'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.

1.1 Contesto dell'Accordo.

Tradizionalmente il settore del trasporto aereo internazionale è disciplinato da accordi bilaterali fra singoli Stati. Tuttavia, dopo le sentenze pronunciate dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nel novembre 2002 (le cosiddette « *Open Skies* »), che giudicarono incompatibili con il diritto comunitario alcune clausole contenute negli accordi aerei bilaterali stipulati da alcuni Stati membri con gli Stati Uniti d'America, la Commissione europea ha avviato e concluso una serie di accordi globali tra l'Unione europea e i Paesi terzi, perseguendo il fine di rafforzare le prospettive di promozione dell'industria europea, di ampliare le opportunità del trasporto aereo e di garantire eque condizioni di concorrenza, contribuendo al contempo alla riforma dell'aviazione civile internazionale.

Rientra in quest'ottica anche l'Accordo globale con il Regno hashemita di Giordania, che risponde alle esigenze di liberalizzare l'accesso al mercato, di creare nuove opportunità di investimento per gli Stati membri e di garantire pari diritti e opportunità a tutti i vettori aerei dell'Unione europea e giordani.

Una volta entrato in vigore, l'Accordo sostituirà gli accordi bilaterali esistenti attualmente in vigore fra gli Stati membri dell'Unione europea e il Regno hascemita di Giordania.

A prescindere dal caso specifico della Giordania, la progressiva sostituzione dei numerosissimi accordi bilaterali con accordi globali con Paesi terzi, nei quali l'Unione europea agisce come soggetto unico, faciliterà i necessari processi di

fusione e di consolidamento di soggetti imprenditoriali dell'Unione in grado di confrontarsi con le dinamiche di mercato mondiali.

1.2 Iter procedurale della firma.

L'Accordo è stato negoziato dalla Commissione europea sulla base del mandato ricevuto dagli Stati membri dell'Unione europea. Le delegazioni della Giordania, dell'Unione europea e degli Stati membri hanno partecipato a quattro tornate negoziali, svoltesi tra il mese di dicembre del 2004 e il mese di marzo 2010. Il testo è stato siglato il 21 marzo 2010.

1.3 Finalità dell'Accordo.

L'Accordo mira a istituire uno spazio aereo liberalizzato tra l'Unione europea e i suoi Stati membri e il Regno hashemita di Giordania, nel cui ambito i vettori di entrambe le Parti potranno stabilirsi liberamente, fornire liberamente i loro servizi sulla base dei principi commerciali, competere su base equa e paritaria nonché essere soggetti a condizioni regolamentari equivalenti e armonizzate.

L'Accordo, rafforzando ulteriormente i legami economici tra l'Unione europea e la Giordania, apporterà vantaggi economici ai vettori aerei, agli aeroporti, ai passeggeri, agli spedizionieri, all'industria del turismo e, in generale, all'economia dell'Unione europea e del Paese mediorientale.

L'Accordo, in sintesi, prevede:

libertà di operare servizi aerei da ogni città dell'Unione europea verso ogni città in Giordania e viceversa;

libertà tariffaria;

cooperazione fra le autorità nel settore della sicurezza aerea in termini di *security* e di *safety*;

forte cooperazione in materia ambientale;

misure a protezione del consumatore;

l'istituzione di un comitato congiunto con funzioni consultive, interpretative e applicative dell'Accordo.

1.4 Esame delle disposizioni.

L'Accordo si compone di ventinove articoli e di quattro Allegati.

Articolo 1 — Definizioni.

Illustra le terminologie e i concetti utilizzati nel corpo dell'Accordo.

Articolo 2 — Diritti di traffico.

Definisce i diritti di sorvolo e di scalo tecnico nonché altri diritti di traffico previsti nell'Accordo e necessari alla concreta operatività e all'esercizio delle rotte, meglio specificati negli Allegati I e II dell'Accordo stesso.

Articolo 3 — Autorizzazione.

Illustra i requisiti necessari che ciascun vettore aereo di una delle Parti contraenti deve soddisfare, una volta inoltrata la domanda per le autorizzazioni di esercizio alle competenti autorità dell'altra parte, per la concessione delle opportune autorizzazioni.

Articolo 4 — Rifiuto, revoca, sospensione o limitazione delle autorizzazioni.

Definisce i casi in cui le autorità competenti di ciascuna Parte hanno il diritto di rifiutare, revocare, sospendere o limitare l'autorizzazione di esercizio o sospendere o limitare in un altro modo l'esercizio di un vettore aereo appartenente all'altra Parte.

Articolo 4-bis — Riconoscimento reciproco di determinazioni regolamentari per quanto riguarda l'idoneità e la nazionalità delle compagnie aeree.

Una volta ricevuta la richiesta di autorizzazione di un vettore aereo di una delle Parti contraenti, le autorità competenti dell'altra Parte contraente ricono-

scono le decisioni in materia di determinazione dell'idoneità 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, tranne i casi stabiliti nell'articolo stesso.

Articolo 5 — Investimenti.

Definisce le misure circa la proprietà della partecipazione di maggioranza o il controllo effettivo di un vettore aereo della Giordania da parte di uno Stato membro dell'Unione europea o dei suoi cittadini, o di un vettore aereo dell'Unione europea da parte della Giordania o dei suoi cittadini.

Articolo 6 — Rispetto delle disposizioni legislative e regolamentari.

Definisce il regime di applicabilità delle leggi, regolamenti e direttive amministrative delle rispettive Parti contraenti in materia di dogana, immigrazione, passaporti e sanità.

Articolo 7 — Condizioni di concorrenza.

Definisce gli obiettivi e le condizioni di concorrenza per la fornitura dei servizi aerei delle due Parti contraenti.

Articolo 8 — Opportunità commerciali.

Definisce i diritti di ciascuna Parte contraente in riferimento alle opportunità commerciali dei rappresentanti dei vettori aerei.

Articolo 9 — Dazi doganali e altre tasse.

Disciplina il regime e i casi di esenzioni doganali e fiscali relativamente al carburante, provviste di bordo, pezzi di ricambio e lubrificanti necessari per garantire l'operatività dei servizi svolti dai vettori designati dalle Parti contraenti.

Articolo 10 — Oneri per l'utilizzo di aeroporti e di infrastrutture e servizi per la navigazione aerea.

Disciplina gli oneri di uso che le autorità o gli enti competenti di ciascuna Parte contraente impongono, eventualmente, per la riscossione ai vettori aerei dell'altra Parte per l'utilizzo dei servizi di controllo del traffico aereo e della navigazione aerea, di aeroporti e di infrastrutture e dei servizi per la sicurezza della navigazione aerea. Tali oneri devono essere adeguati, ragionevoli, non ingiustamente discriminatori ed equamente ripartiti tra le varie categorie di utenti.

Articolo 11 — Fissazione dei prezzi.

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

Articolo 12 — Statistiche.

Definisce lo scambio tra le Parti di statistiche richieste dalle disposizioni legislative e regolamentari nazionali e, su richiesta di una delle Parti, delle altre informazioni statistiche disponibili, che possano ragionevolmente essere richieste per esaminare l'andamento dei servizi aerei.

Articolo 13 — Sicurezza aerea.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di sicurezza aerea specificata nel dettaglio nell'Allegato III, parte A, dell'Accordo.

Articolo 14 — Protezione della navigazione aerea.

Definisce le condizioni con le quali le Parti si conformano alle disposizioni della legislazione in materia di protezione della navigazione aerea dell'Unione europea specificata nell'Allegato III, parte B, dell'Accordo.

Articolo 15 — Gestione del traffico aereo.

Le Parti cooperano nel settore della gestione del traffico aereo, al fine di estendere il « cielo unico europeo » alla Giordania e di rafforzare così le norme di sicurezza attuali e l'efficacia globale delle

norme che disciplinano il traffico aereo generale in Europa, di ottimizzare la capacità, di ridurre al minimo i ritardi e di migliorare l'efficienza ambientale.

Articolo 16 — Ambiente.

Le Parti riconoscono l'importanza della protezione dell'ambiente in sede di definizione e di attuazione della politica dell'aviazione e riconoscono la necessità di adottare misure efficaci a livello mondiale, nazionale e locale per ridurre al minimo gli impatti dell'aviazione civile sull'ambiente.

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, dell'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, dell'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, dell'Accordo.

Articolo 20 — Interpretazione e attuazione.

Le Parti adottano tutte le misure, di carattere generale o particolare, idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dall'Accordo e si astengono da qualsiasi misura che possa recare pregiudizio alla realizzazione degli obiettivi dell'Accordo.

Articolo 21 — Comitato misto.

Definisce l'istituzione di un comitato misto, composto da rappresentanti delle Parti, responsabile dell'amministrazione e della corretta attuazione dell'Accordo.

Articolo 22 — Risoluzione delle controversie e arbitrato.

In caso di controversie in materia di interpretazione o di applicazione dell'Ac-

cordo, le Parti si impegnano a risolverle in primo luogo mediante consultazioni formali in sede di comitato misto, conformemente all'articolo 21 (Comitato misto).

In caso di mancata risoluzione delle controversie in sede di comitato misto, l'articolo definisce la procedura di arbitrato.

Articolo 23 — Misure di salvaguardia.

Le Parti adottano tutte le misure, di portata generale o specifica, necessarie per l'adempimento dei loro obblighi a norma dell'Accordo. Esse assicurano la realizzazione degli obiettivi fissati dall'Accordo.

Articolo 24 — Portata geografica dell'Accordo.

Le Parti contraenti si impegnano a condurre un dialogo permanente volto a garantire la conformità dell'Accordo con il processo di Barcellona e si prefiggono l'obiettivo ultimo di costituire uno spazio aereo euromediterraneo comune.

Articolo 25 — Relazioni con altri accordi.

Le disposizioni contenute nell'Accordo prevalgono sulle disposizioni in materia contenute negli accordi bilaterali vigenti fra la Giordania e gli Stati membri dell'Unione europea. È tuttavia autorizzato l'esercizio dei diritti di traffico esistenti scaturiti da tali accordi bilaterali e non coperti dall'Accordo orizzontale, a condizione che non vengano effettuate discriminazioni tra gli Stati membri dell'Unione europea e i loro cittadini.

Articolo 26 — Modifiche.

Definisce la procedura nel caso in cui una delle Parti intenda modificare le disposizioni dell'Accordo.

Articolo 27 — Scadenza.

Ciascuna Parte può in qualsiasi momento dare preavviso scritto, tramite i canali diplomatici, all'altra Parte di aver deciso di denunciare l'Accordo. Tale

preavviso deve essere comunicato simultaneamente all'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).

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

L'Accordo e tutte le modifiche sono registrati presso l'ICAO e presso il Segretariato delle Nazioni Unite.

Articolo 29 — Entrata in vigore.

L'Accordo entra in vigore o entro un mese dopo la data dello scambio dell'ultima nota diplomatica fra le Parti oppure, in via transitoria, dal primo giorno del mese successivo alla data dell'ultima nota con la quale le Parti si sono comunicate l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a tal fine.

Allegato I — Servizi concordati e rotte specificate.

Stabilisce la tabella delle rotte.

Allegato II — Disposizioni transitorie.

Definisce, tra l'altro, l'esclusione del diritto di esercitare diritti di traffico della quinta libertà anche per i vettori aerei della Giordania tra i punti situati sul territorio dell'Unione europea, fatti salvi i diritti di traffico della quinta libertà già concessi nell'ambito degli accordi bilaterali fra la Giordania e gli Stati membri dell'Unione europea.

Allegato III — Norme applicabili all'aviazione civile.

Elenca i regolamenti applicabili all'Accordo in materia di aviazione civile.

Allegato IV — Elenco degli altri Stati di cui agli articoli 3 e 4 e all'Allegato I.

Contiene l'elenco degli altri Stati cui si applicano le disposizioni di cui agli articoli 3 e 4 e all'Allegato I (segnatamente: Islanda, Liechtenstein, Norvegia e Svizzera).

RELAZIONE TECNICA

(Articolo 17, comma 3, della legge 31 dicembre 2009, n. 196).

Dalla formulazione dell'Accordo non si evincono ulteriori oneri finanziari a carico degli Stati membri.

Gli unici oneri, meramente eventuali, discendenti dall'applicazione dell'Accordo riguardano le spese di missione relative alla partecipazione di rappresentanti italiani alle riunioni del comitato misto previsto dall'articolo 21.

In relazione a tali spese, si precisa che i delegati italiani che partecipano alle riunioni del predetto comitato provengono dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC) e dalla Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea a Bruxelles:

1) l'ENAC provvede a finanziare in proprio le missioni all'estero dei funzionari delegati a partecipare ai comitati in qualità di rappresentanti italiani;

2) non si configurano spese di missione per la partecipazione di esperti della Rappresentanza permanente d'Italia presso l'Unione europea alle riunioni che si tengono a Bruxelles.

Per quanto concerne gli oneri derivanti dal ricorso al collegio arbitrale previsto dall'articolo 22 dell'Accordo, si rileva come anch'essi abbiano natura meramente eventuale; qualora si configurino, essi graveranno sul bilancio dell'Unione europea.

Per quanto concerne le altre attività poste in essere in attuazione dell'Accordo, esse non prevedono richieste di contributi addizionali né di cofinanziamento aggiuntivo da parte degli Stati membri.

Dal presente provvedimento, pertanto, non derivano nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

ANALISI TECNICO-NORMATIVA

1) Aspetti tecnico-normativi di diritto interno.

A) Obiettivi e necessità dell'intervento normativo. Coerenza con il programma di Governo.

Il ricorso alla legge di autorizzazione alla ratifica si rende necessario in quanto l'Accordo rientra nella fattispecie di cui all'articolo 80 della Costituzione. Si tratta di un Accordo di competenza mista Unione europea/Paesi membri e pertanto da sottoporre alla firma anche dei rappresentanti dei singoli Stati membri.

L'intervento normativo è pienamente coerente con il programma di Governo, in quanto configura l'adempimento di un obbligo gravante sull'Italia in qualità di Stato membro dell'Unione europea.

B) Analisi del quadro normativo nazionale.

Rispetto al quadro normativo nazionale non emerge alcun profilo di incoerenza o di contraddizione, in quanto l'intervento normativo si risolve nella ratifica di un Accordo concluso in sede di Unione europea, secondo le procedure proprie dell'Unione che, a norma di quanto previsto dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 218 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea, regolano la preparazione, il negoziato e il perfezionamento degli accordi con i Paesi terzi.

C) Incidenza delle norme proposte sulle leggi e sui regolamenti vigenti.

Il provvedimento si inserisce coerentemente nel quadro giuridico vigente, in quanto si allinea ad altri accordi stipulati tra l'Unione europea e i Paesi terzi, tutti finalizzati alla creazione di un ampio spazio aereo liberalizzato che possa condurre allo sviluppo e alla cooperazione nell'ambito della promozione della concorrenza, della difesa dell'ambiente, della tutela dei consumatori e della sicurezza.

Una volta entrato in vigore, l'Accordo sostituirà le intese bilaterali semplificate operative, attualmente in vigore fra Italia e Giordania.

L'applicazione provvisoria di cui all'articolo 29 si riferisce agli aspetti tecnico-operativi (definizione delle rotte, designazione delle compagnie, tipi di aeromobili utilizzati e di servizi offerti) in quanto è prassi consolidata, nel settore aeronautico, la distinzione tra le parti normative degli accordi, soggette al perfezionamento delle procedure interne previste per la loro entrata in vigore, e i contenuti operativi,

applicabili a partire dalla firma dell'accordo, o da una data precisa, come nella fattispecie in esame. Tale prassi è motivata dall'esigenza di rispondere con prontezza alle rapide evoluzioni tecniche ed economiche del settore, rendendo così immediatamente fruibili i servizi previsti nell'Accordo con soddisfazione degli utenti e degli operatori economici coinvolti.

D) Analisi della compatibilità dell'intervento con i principi costituzionali.

Il provvedimento in esame non presenta alcun problema di costituzionalità, essendo pienamente conforme all'articolo 11 della Costituzione in materia di partecipazione dell'Italia all'ordinamento internazionale e all'articolo 117 della stessa Costituzione in materia di riparto della potestà legislativa tra Stato, regioni ed enti locali.

E) Analisi della compatibilità dell'intervento con le competenze e le funzioni delle regioni ordinarie e a statuto speciale nonché degli enti locali.

L'intervento è pienamente compatibile con le regole di riparto di competenze tra Stato, regioni ed enti locali, in quanto la materia dei rapporti internazionali rientra, ai sensi dell'articolo 117 della Costituzione, nella competenza legislativa esclusiva dello Stato. Sempre in base al dettato costituzionale, le regioni sono vincolate all'applicazione degli obblighi derivanti dagli accordi internazionali, anche nelle materie di loro esclusiva competenza.

F) Verifica della compatibilità con i principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118, primo comma, della Costituzione.

I principi di sussidiarietà, differenziazione e adeguatezza sanciti dall'articolo 118 della Costituzione riguardano l'esercizio di funzioni amministrative e non risultano quindi direttamente coinvolti dall'intervento normativo. Tuttavia, rispetto ai rapporti tra Italia e Unione europea, risulta rispettato il principio di sussidiarietà, in quanto l'obiettivo di istituire uno spazio aereo liberalizzato tra l'Unione europea e la Giordania non è perseguibile attraverso interventi normativi adottati dai singoli Stati membri.

G) Verifica dell'assenza di rilegificazioni e della piena utilizzazione delle possibilità di delegificazione e degli strumenti di semplificazione.

L'intervento normativo non comporta alcun processo di rilegificazione, poiché si riferisce a una materia (trattati internazionali) che necessita di autorizzazione legislativa alla ratifica.

Nella materia oggetto dell'intervento normativo in esame non è configurabile il ricorso alla delegificazione, in quanto la ratifica di un accordo è sottoposta ad autorizzazione legislativa dall'articolo 80 della Costituzione, né è suscettibile di semplificazione normativa.

H) Verifica dell'esistenza di progetti di legge vertenti su materia analoga all'esame del Parlamento e relativo stato dell'iter.

Non esistono progetti di legge vertenti sulla materia oggetto dell'intervento normativo in esame, in quanto la definizione di un accordo aereo tra Unione europea e un Paese terzo è per definizione di competenza dell'Unione europea.

I) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi di costituzionalità sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano giudizi di costituzionalità pendenti sulla materia degli accordi aerei stipulati tra Unione europea e Paesi terzi.

2) Contesto normativo dell'Unione europea e internazionale.

A) Analisi della compatibilità dell'intervento con l'ordinamento dell'Unione europea.

L'intervento normativo in oggetto è pienamente compatibile con l'ordinamento dell'Unione europea. Sarebbe semmai una mancata ratifica dell'Accordo da parte italiana a rappresentare una violazione del predetto ordinamento.

B) Verifica dell'esistenza di procedure di infrazione da parte della Commissione europea sul medesimo o analogo oggetto.

Non risultano in essere procedure di infrazione sulla materia.

C) Analisi della compatibilità dell'intervento con gli obblighi internazionali.

L'intervento è un adempimento rispetto agli obblighi stabiliti dall'Unione europea e non presenta alcun profilo di incompatibilità rispetto ad altri obblighi internazionali.

D) Indicazione delle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte di giustizia dell'Unione europea sul medesimo o analogo oggetto.

La Corte di giustizia dell'Unione europea ha chiarito la piena legittimazione dell'Unione a negoziare in veste di soggetto unitario accordi aerei globali con Paesi terzi, secondo le procedure indicate dall'articolo 100, paragrafo 2, e dall'articolo 218 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea.

Al contempo, la Corte ha ribadito la legittimità degli accordi aerei bilaterali, escludendo quindi che la competenza dell'Unione europea a sottoscrivere accordi con Paesi terzi sia configurabile quale competenza esclusiva.

E) Indicazioni sulle linee prevalenti della giurisprudenza ovvero della pendenza di giudizi innanzi alla Corte europea dei diritti dell'uomo sul medesimo o analogo oggetto.

Sulla materia oggetto dell'intervento normativo non si riscontra una giurisprudenza creata dalla Corte europea dei diritti dell'uomo, né vi sono giudizi pendenti.

F) Eventuali indicazioni sulle linee prevalenti della regolamentazione sul medesimo oggetto da parte degli altri Stati membri dell'Unione europea.

Gli Stati membri, ciascuno secondo le procedure previste dal rispettivo ordinamento, sono chiamati tutti a recepire l'Accordo sul piano interno, onde consentirne l'entrata in vigore.

3) Elementi di qualità sistematica e redazionale del testo.

A) Individuazione delle nuove definizioni normative introdotte dal testo, della loro necessità, della coerenza con quelle già in uso.

Le definizioni dei termini contenuti nell'Accordo sono indicate nell'articolo 1 e non sono innovative rispetto a quanto già utilizzato nella normativa dell'Unione europea.

B) Verifica della correttezza dei riferimenti normativi contenuti nel progetto, con particolare riguardo alle successive modificazioni e integrazioni subite dai medesimi.

I riferimenti normativi contenuti nell'Accordo si riferiscono a normative dell'Unione europea e risultano corretti.

C) Ricorso alla tecnica della novella legislativa per introdurre modificazioni e integrazioni a disposizioni vigenti.

Non è stata adottata la tecnica della novella legislativa in quanto il testo non modifica direttamente, né integra disposizioni vigenti sulla stessa materia.

D) Individuazione di effetti abrogativi impliciti di disposizioni dell'atto normativo e loro traduzione in norme abrogative espresse nel testo normativo.

Le relazioni aeronautiche tra l'Italia e la Giordania sono attualmente regolate da un accordo bilaterale che verrà disapplicato a seguito dell'entrata in vigore dell'Accordo tra l'Unione europea e la Giordania, così come previsto dall'articolo 29 dell'Accordo stesso.

E) Individuazione di disposizioni dell'atto normativo aventi effetto retroattivo e di reviviscenza di norme precedentemente abrogate o di interpretazione autentica o derogatorie rispetto alla normativa vigente.

Non si riscontrano le fattispecie indicate.

F) Verifica della presenza di deleghe aperte sul medesimo oggetto, anche a carattere integrativo o correttivo.

Non risulta alcuna delega aperta sulla materia oggetto dell'intervento normativo.

G) Indicazione degli eventuali atti successivi attuativi; verifica della congruità dei termini previsti per la loro adozione.

Gli atti attuativi previsti dall'intervento normativo sono quelli consueti nella prassi delle relazioni aeronautiche e non presentano profili problematici in ordine ai termini previsti per la loro adozione.

L'articolo 23 dell'Accordo prescrive una norma di chiusura a carattere residuale che impone alle Parti di adottare tutte le misure idonee a garantire l'osservanza degli obblighi derivanti dall'Accordo stesso. Trattandosi di prescrizione a contenuto generale, non presenta criticità relative ai tempi di attuazione.

H) Verifica della piena utilizzazione e dell'aggiornamento di dati e di riferimenti statistici attinenti alla materia oggetto del provvedimento, ovvero indicazione della necessità di commissionare all'Istituto nazionale di statistica apposite elaborazioni statistiche con correlata indicazione nella relazione economico-finanziaria della sostenibilità dei relativi costi.

A norma di quanto previsto dall'articolo 12 dell'Accordo, le elaborazioni statistiche relative alla materia oggetto del provvedimento sono curate dall'Unione europea e dalla Giordania e non comportano quindi costi aggiuntivi per le pubbliche amministrazioni italiane.

DICHIARAZIONE DI ESCLUSIONE DALL'AIR

Al Capo del Dipartimento
per gli Affari Giuridici e Legislativi

Si comunica, ai sensi dell'art. 8 del d.p.c.m. 11 settembre 2008, n. 170, che lo schema di disegno di legge concernente "Ratifica ed esecuzione 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, con Allegati, fatto a Bruxelles il 15 dicembre 2010", in programma per la prossima riunione preparatoria del Consiglio dei Ministri, non è soggetto ad AIR in quanto rientrante nella categoria dei disegni di legge di ratifica di trattati internazionali che non comportano spese o istituzione di nuovi uffici.

Roma, 19.04.2011

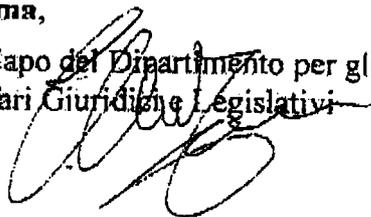
Il Capo dell'Ufficio Legislativo



VISTO

Roma,

Il Capo del Dipartimento per gli
Affari Giuridici e Legislativi



DISEGNO DI LEGGE

—

ART. 1.

(Autorizzazione alla ratifica).

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'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, con Allegati, fatto a Bruxelles il 15 dicembre 2010.

ART. 2.

(Ordine di esecuzione).

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1, a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 29 dell'Accordo stesso.

ART. 3.

(Entrata in vigore).

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

ACCORDO 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

EU/JO/it 1

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 remunerazione 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 (rifusione) 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 indennizzati 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;
- 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 ad un meccanismo di finanziamento, o incarica o dà ordine ad 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 e 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 ad 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 informarne 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 ed 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 ad 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 o 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 ed 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 ed 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 carburante. 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 ed i fornitori indiretti di trasporto merci delle parti contraenti sono autorizzati, senza alcuna restrizione, ad 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 ed 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 ad 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 e 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 noleggiano 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 ed 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 ed 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 ad 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 o 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 degli 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 o 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 e 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 e 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 ad ispezioni a terra da parte delle competenti autorità di tale altra parte contraente, sia a bordo dell'aeromobile che intorno ad 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 1998 e della Convenzione sul contrassegno degli esplosivi plastici ed 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 ad 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 ad 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. Ogniquale volta 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 ad 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 ad 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 ricevimento 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 ad 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 contempli 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 ad una qualsiasi decisione delle due parti contraenti di dare attuazione ad 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 ad 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, ad 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, olandese, polacca, portoghese, rumena, slovacca, slovena, spagnola, svedese, tedesca, ungherese e araba, ciascun testo facente ugualmente fede.

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 ad 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, ad 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 del Consiglio (CEE) n. 3922/91;
- Regolamento (CE) n. 2871/2000 della Commissione, del 28 dicembre 2000, che adegua al progresso scientifico e tecnico il regolamento del Consiglio (CEE) n. 3922/91;
- 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 (CEE) n. 1899/2006 del Consiglio, del 12 dicembre 2006, 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, dell'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 ed 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;
- 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 ed 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 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, 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, 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 I

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

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 ed 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

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 ed 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

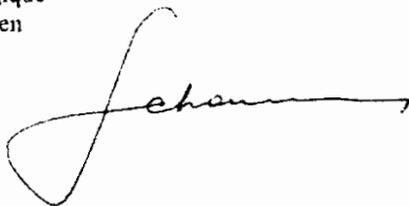
Direttiva 2000/79/CE del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa all'attuazione dell'accordo europeo sull'organizzazione dell'orario di lavoro del personale di volo nell'aviazione civile concluso da Association of European Airlines (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit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

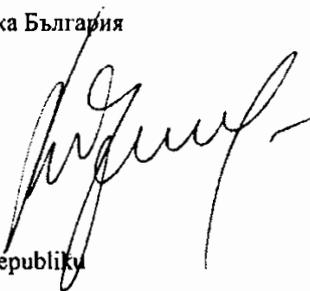
1. Repubblica d'Islanda (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
2. Principato del Liechtenstein (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
3. Regno di Norvegia (ai sensi dell'Accordo sullo Spazio economico europeo);
4. Confederazione elvetica (ai sensi dell'accordo fra la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

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.
Certe 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



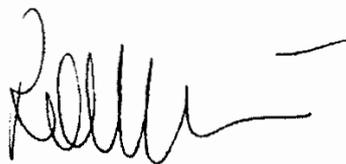
På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



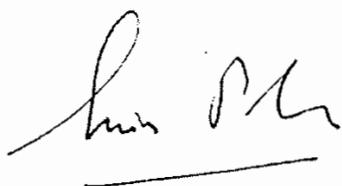
Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



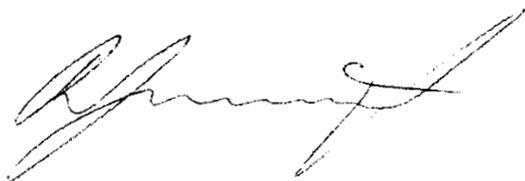
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



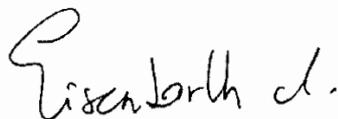
Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



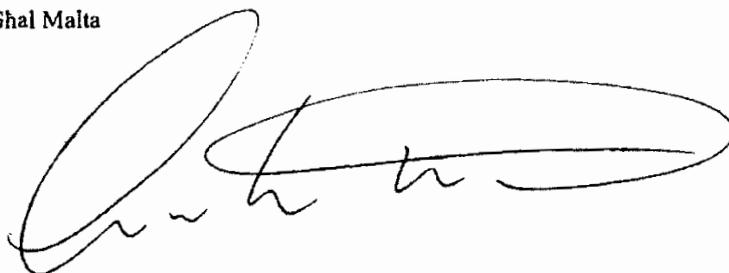
Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



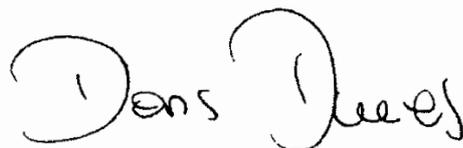
Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



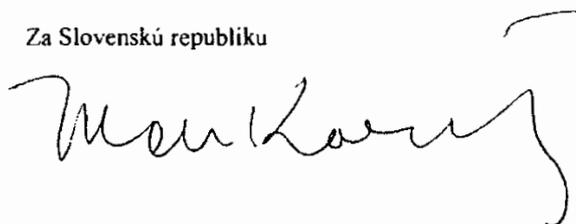
Pentru România



Za Republiko Slovenijo



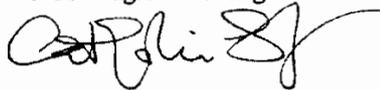
Za Slovenskú republiku



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



XVI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

Предходният текст е заверено копие на оригинала, депозиран в архивите на Генералния секретариат на Съвета в Брюксел.
 El texto que precede es copia certificada conforme del original depositado en los archivos de la Secretaría General del Consejo en Bruselas.
 Předchozí text je ověřeným opisem originálu uloženého v archivu Generálního sekretariátu Rady v Bruselu.
 Foranstående tekst er en bekræftet genpart af originaldokumentet deponeret i Rådets Generalsekretariats arkiver i Bruxelles.
 Der voorschende Text ist eine beglaubigte Abschrift des Originals, das im Archiv des Generalsekretariats des Rates in Brussel hinterlegt ist.
 Eelnev tekst on tõestatud koopia originaalist, mis on antud hoiule nõukogu peasekretariaadi arhivis Brüsselis.
 Το ανατέρω κείμενο είναι ακριβές αντίγραφο του πρωτοτύπου που είναι κατατεθειμένο στο αρχείο της Γενικής Γραμματείας του Συμβουλίου στις Βρυξέλλες.
 The preceding text is a certified true copy of the original deposited in the archives of the General Secretariat of the Council in Brussels.
 Le texte qui précède est une copie certifiée conforme à l'original déposé dans les archives du Secrétariat Général du Conseil à Bruxelles.
 Il testo che precede è copia certificata conforme all'originale depositato negli archivi del Segretariato generale del Consiglio a Bruxelles.
 Šis teksts ir apliecināta kopija, kas atbilst oriģinālam, kurš deponēts Padomes Ģenerālsekretariāta arhīvā Briselē.
 Pirmiau pateiktas tekstas yra Tarybos generalinio sekretoriato archyvuose Briuselyje deponuoto originalo patvirtinta kopija.
 A fenti szöveg a Tanács Főtitkárságának brüsszeli iktatórában letétbe helyezett eredeti példány hiteles másolata.
 Il-text precedenti huwa kopja cċertifikata vera ta' l-original ddepożitat fl-arkivi tas-Segretarjat Ġenerali tal-Kunsill fi Brussel.
 De voorgaande tekst is het voor censluudend gewaarmerkt afschrift van het origineel, nedergelegd in de archieven van het Secretariaat-Generaal van de Raad te Brussel.
 Powyzszy tekst jest kopią poświadczoną za zgodność z oryginałem złożonym w archiwum Sekretariatu Generalnego Rady w Brukseli.
 O texto que precede é uma cópia autenticada do original depositado nos arquivos do Secretariado-Geral do Conselho em Bruxelas.
 Textul anterior constituie o copie certificată pentru conformitate a originalului depus în arhivele Secretariatului General al Consiliului la Bruxelles.
 Předchádzajúci text je overenou kópiou originálu, ktorý je uložený v archívoch Ģenerálneho sekretariátu Rady v Bruseli.
 Zgoranje besedilo je overjena verodostojna kopija izvornika, ki je deponiran v arhivu Generalnega sekretariata Sveta v Bruslju.
 Edellä oleva teksti on oikeaksi todistettu jäljennös Brysselissä olevan neuvoston pääsihteeristön arkistoon talletetusta alkuperäisestä tekstistä.
 Ovanstående text är en bestyrkt avskrift av det original som deponerats i rådets generalsekretariats arkiv i Bryssel.

Брюксел,
 Bruxelles,
 Brussel,
 Bruxelles, den
 Brüssel, den
 Brussel,
 Bruxelles,
 Bruxelles, le
 Bruxelles, add'l.
 Brussel,
 Bruxelles,
 Brussel,
 Brussel, n
 Brussel,
 Brussels, dnia
 Bruxelles, em
 Bruxelles,
 Brussel
 Brussel,
 Bryssel,
 Bryssel,
 Bryssel den

17 -01- 2011

За генералния секретар на Съвета на Европейския съюз
 Por el Secretario General del Consejo de la Unión Europea
 Za generalního tajemníka Rady Evropské unie
 For Generalsekretæren for Rådet for Den Europæiske Union
 Für den Generalsekretär des Rates der Europäischen Union
 Euroopa Liidu Nõukogu peasekretäri nimel
 Για τον Γενικό Γραμματέα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης
 For the Secretary-General of the Council of the European Union
 Pour le Secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
 Per il Segretario Generale del Consiglio dell'Unione europea
 Eiropas Savienības Padomes ģenerālsekretāra vārdā
 Europos Sąjungos Tarybos generalinio sekretoriaus
 Az Európai Unió Tanácsának főtitkár nevében
 Qhas-Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
 Voor de Secretaris-Generaal van de Raad van de Europese Unie
 W imieniu sekretarza generalnego Rady Unii Europejskiej
 Pelo Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
 Pentru Secretarul General al Consiliului Uniunii Europene
 Za generalného tajomníka Rady Európskej únie
 Za generalnega sekretarja Sveta Evropske unije
 Euroopan unionin neuvoston pääsihteerin puolesta
 För generalsekretären för Europeiska unionens råd


K. GREBCHMANN
 Directeur Général

PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 5,80



16PDL0050480