COMMISSIONE DELLE COMUNITA EUROPEE

COM(92)222 def.

Bruxelles, 25 maggio 1992

Proposta di

DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione di un accordo

tra la Comunità economica europea

e gli Stati Uniti d'America

relativo al commercio di aeromobili civili di grandi dimensioni

(presentata dalla Commissione)

1. Con decisione del 4 febbraio 1991, il Consiglio ha autorizzato la Commissione ad aprire negoziati con gli Stati Uniti d'America e con altri paesi aderenti all'Accordo GATT relativo al commercio degli aeromobili civili al fine di concludere nuovi accordi in materia.

2. Conformemente a tale decisione e alle particolareggiate direttive di negoziato adottate dal Consiglio, e consultandosi regolarmente con il Comitato speciale dell'articolo 113, dal settembre 1991 al 31 marzo 1992 la Commissione ha condotto negoziati bilaterali con gli USA che hanno portato all'accordo qui allegato.

3. Tale accordo corrisponde fedelmente, punto per punto, alle direttive di negoziato. In particolare, si è limitato il campo di applicazione dell'accordo agli aeromobili civili di grandi dimensioni. A questo proposito, non essendo stato possibile concordare una definizione soddisfacente in termini di posti, si fa esplicito riferimento agli aeromobili prodotti nella Comunità dal consorzio Airbus. La Commissione ritiene inoltre che sia stato introdotto un insieme equilibrato di norme che coprono gli aiuti diretti e indiretti.

4. Nell'articolo 12 dell'accordo gli Stati Uniti e la Comunità riaffermano la loro intenzione di giungere a una revisione dell'Accordo GATT sugli aeromobili. Come previsto nella suddetta decisione del Consiglio, la Commissione conta ora di poter avviare immediatamente questo processo multilaterale, di concerto con il governo degli Stati Uniti.

PROPOSTA DI DECISIONE DEL CONSIGLIO

relativa alla conclusione dell'accordo

tra la Comunità economica europea

e il Governo degli Stati Uniti d'America

relativo al commercio di aeromobili civili di grandi dimensioni

---

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 113,

vista la proposta della Commissione,

considerando che dev'essere approvato l'accordo relativo al commercio di aeromobili civili di grandi dimensioni negoziato a Bruxelles il 31 marzo 1992 tra la Comunità economica europea e il Governo degli Stati Uniti d'America,

DECIDE:

Articolo 1

È approvato a nome della Comunità l'Accordo tra la Comunità economica europea e il Governo degli Stati Uniti d'America relativo al commercio di aeromobili civili di grandi dimensioni.

Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

Articolo 2

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a firmare il suddetto accordo in maniera vincolante per la Comunità.

Fatto a Bruxelles, addì

Per il Consiglio

Il Presidente

Accordo
concernente l'applicazione
dell'Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili

fra la Comunità economica europea (in appresso denominata "la CE") ed il governo degli Stati Uniti d'America (in appresso denominato "gli Stati Uniti") relativamente al commercio degli aeromobili di grandi dimensioni.

Riconoscendo la necessità di promuovere un contesto più favorevole per il commercio internazionale degli aeromobili di grandi dimensioni e di ridurre le tensioni commerciali in tale campo,

riconoscendo che le discipline stabilite nell'Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili devono essere rafforzate allo scopo di ridurre progressivamente il ruolo del sostegno governativo,

richiamandosi ai principi ed agli obiettivi concordati dai rappresentanti degli Stati Uniti e della CE in occasione dell'incontro svoltosi a Londra il 27 ottobre 1987,

perseguendo l'obiettivo comune di prevenire le distorsioni commerciali derivanti dai sostegni governativi diretti o indiretti allo sviluppo e alla produzione di aeromobili civili di grandi dimensioni e d'introdurre discipline aggiuntive per quanto concerne tali sostegni e incoraggiare l'adozione delle medesime a livello multilaterale nell'ambito del GATT,

ponendo in rilievo l'intenzione di agire senza arrecare pregiudizio ai rispettivi diritti e obblighi nel quadro del GATT e di altri accordi multilaterali negoziati sotto gli auspici del GATT,

LA CE E GLI STATI UNITI HANNO CONCORDATO:

Articolo 1

Approvvigionamento controllato dal governo, subappalti vincolanti ed incentivi

In merito ai temi concernenti l'articolo 4 dell'Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili ("Accordo sugli aeromobili"), le Parti concordano di agire in conformità della nota interpretativa all'articolo 4 dell'Accordo sugli aeromobili riportato nell'Allegato 1 al presente Accordo.

Articolo 2

Impegni governativi esistenti

Il sostegno governativo agli attuali programmi per lo sviluppo di aeromobili civili di grandi dimensioni, concesso anteriormente alla data dell'entrata in vigore del presente Accordo, non è soggetto alle disposizioni dell'Accordo stesso salvo per quanto diversamente indicato più avanti. Le condizioni alle quali il sostegno viene concesso non dovranno essere modificate in modo da renderlo più vantaggioso per i beneficiari; modifiche minime non verranno tuttavia ritenute incompatibili con questa disposizione.

Articolo 3

Sostegno alla produzione

Dal momento dell'entrata in vigore del presente Accordo, le Parti non concederanno aiuti governativi diretti ad eccezione di quanto già previsto con precisi impegni per la produzione di aeromobili civili di grandi dimensioni. Tale divieto si applica sia ai programmi esistenti che a quelli futuri.

Articolo 4

Sostegno allo sviluppo

4.1 I governi forniranno sostegno allo sviluppo di un nuovo programma per la produzione di aeromobili civili di grandi dimensioni soltanto qualora una valutazione critica del progetto, basata su ipotesi prudenziali, abbia stabilito che vi è una ragionevole possibilità di recupero, entro 17 anni dalla data della prima erogazione di tale sostegno, di tutti i costi di cui all'articolo 6(2) dell'Accordo sugli aeromobili, compreso il rimborso degli aiuti governativi alle condizioni specificate in appresso.

4.2 A partire dall'entrata in vigore del presente Accordo, il sostegno governativo deliberato da una parte per lo sviluppo di un nuovo programma per la produzione di aeromobili civili di grandi dimensioni o di loro derivati non dovrà superare:

a) il 25 per cento del costo totale dello sviluppo di tale programma stimato al momento dello stanziamento (o dei costi di sviluppo effettivi, a seconda di quale dei due è il più basso); il pagamento delle royalties su questa tranche dovrà essere fissato nel momento in cui viene preso l'impegno di sovvenzionare lo sviluppo in modo che tale sostegno sia rimborsato a un tasso d'interesse non inferiore al costo del denaro per il governo entro non più di 17 anni dalla prima erogazione,

più

b) l'8 per cento del costo totale dello sviluppo di tale programma stimato al momento dello stanziamento (o dei costi di sviluppo effettivi, a seconda di quale dei due è il più basso); il pagamento delle royalties su questa tranche dovrà essere fissato nel momento in cui viene preso l'impegno di sovvenzionare lo sviluppo in modo che tale sostegno sia rimborsato a un tasso d'interesse non inferiore al costo del denaro per il governo più l'1 per cento entro non più di 17 anni dalla prima erogazione.

Questi calcoli dovranno essere fatti in base alla previsione del numero di aeromobili consegnati formulata nella valutazione critica del progetto.

4.3 Le royalties da pagare per ciascun aeromobile dovranno essere calcolate nel momento in cui viene preso l'impegno di sovvenzionare lo sviluppo e dovranno essere rimborsate come segue:

a) il 20 per cento dei pagamenti complessivi calcolati ai sensi del precedente articolo 4.2 sono pagabili in base alla consegna di un certo numero di aeromobili corrispondente al 40 per cento delle consegne previste;

b) il 70 per cento dei pagamenti complessivi calcolati ai sensi del precedente articolo 4.2 sono pagabili in base alla consegna di un certo numero di aeromobili corrispondente all'85 per cento delle consegne previste.

Articolo 5

Sostegno governativo indiretto

5.1 Le Parti prenderanno le misure necessarie a far sì che il sostegno governativo indiretto non dia un ingiusto vantaggio ai costruttori di aeromobili civili di grandi dimensioni che beneficiano di tale sostegno e neppure conduca a distorsioni del commercio internazionale degli aeromobili civili di grandi dimensioni.

5.2 A partire dall'entrata in vigore dell'Accordo, i vantaggi identificabili per lo sviluppo o la produzione di qualsiasi prodotto oggetto del presente Accordo, al netto del recupero, derivanti dal sostegno indiretto non dovranno superare in un qualsiasi anno:

a) il 3 per cento del fatturato commerciale anno del settore degli aeromobili civili della Parte interessata per i prodotti oggetto del presente Accordo, oppure

b) il 4 per cento del fatturato commerciale annuo di qualsiasi azienda della Parte interessata per i prodotti oggetto del presente Accordo.

5.3 Si dovrà ritenere che vi siano vantaggi derivanti dal sostegno indiretto qualora vi sia una riduzione identificabile dei costi dello sviluppo di aeromobili civili di grandi dimensioni derivante dalla ricerca e sviluppo a finanziamento pubblico in campo aeronautico effettuata dopo l'entrata in vigore del presente Accordo.

Qualora si possa dimostrare che i risultati della ricerca e sviluppo sono stati resi disponibili su una base non discriminatoria ai costruttori di aeromobili di grandi dimensioni delle Parti, i vantaggi derivanti da tali tecnologie saranno esclusi dal calcolo di cui al paragrafo 5.2. Tuttavia, si potranno configurare vantaggi identificabili qualora i costruttori di aeromobili civili di grandi dimensioni siano responsabili della conduzione o dei risultati di tale ricerca o possano aver accesso a tali risultati prima di altri.

Qualora una Parte abbia ragione di ritenere che altri sostegni indiretti forniti da un governo conducano a riduzioni identificabili dei costi dello sviluppo di aeromobili civili di grandi dimensioni, le Parti si consulteranno allo scopo di quantificare tali riduzioni ed includerle nel calcolo descritto sopra.

I vantaggi del sostegno indiretto derivanti dalla tecnologia, ottenuti tramite ricerca e sviluppo a finanziamento pubblico o tramite altri programmi governativi, saranno calcolati di norma in termini di riduzione dei costi di ricerca e sviluppo e di riduzione dei costi delle attrezzature di produzione o della tecnologia del processo produttivo.

Articolo 6

Prestiti a scopi generali

Le Parti non saranno responsabili per quanto concerne prestiti specifici concessi o resi disponibili dai costruttori di aeromobili alle compagnie aeree tramite prestiti diretti, garanzie, o altri strumenti, che non siano effettuati tramite il finanziamento ufficiale dei crediti all'esportazione compatibilmente all'Intesa di settore per gli aeromobili di grandi dimensioni compresa nell'Intesa OCSE sui finanziamenti ufficiali all'esportazione.

Articolo 7

Sottoscrizione di azioni

I finanziamenti tramite la sottoscrizione di azioni sono esclusi dall'oggetto del presente Accordo. L'apporto di azioni non dovrà comunque aver luogo in modo tale da minare le discipline stabilite nell'Accordo.

Articolo 8

Trasparenza

8.1 Nella misura necessaria a garantire l'effettiva attuazione del presente Accordo, le Parti si scambieranno su base regolare e sistematica tutte le informazioni pubbliche che i governi forniscono alle rispettive assemblee elette nazionali per quanto concerne le questioni oggetto del presente Accordo e dei suoi allegati. Tali informazioni pubbliche dovranno includere perlomeno l'importo totale del sostegno governativo a nuovi progetti di sviluppo e la quota di tale sostegno rispetto ai costi totali di sviluppo, i dati complessivi sugli esborsi e sui rimborsi relativi agli aiuti governativi diretti ai programmi per lo sviluppo degli aeromobili commerciali, i fatturati commerciali annui dell'industria degli aeromobili civili come specificato all'articolo 8.5 b e gli importi complessivi dei vantaggi indiretti identificabili ricevuti dai costruttori di aeromobili civili di grandi dimensioni.

8.2 Inoltre, per quanto concerne i fondi governativi già impegnati a sostegno di programmi per lo sviluppo di aeromobili civili di grandi dimensioni descritti nell'articolo 2, dovrà essere fornito un elenco completo di tali impegni presi dalle Parti contraenti del presente Accordo, in cui siano indicati anche il tipo di obbligo di rimborso ed i tempi previsti per il rimborso. Gli esborsi ed i rimborsi annuali relativi a tali programmi su base globale dovranno essere anch'essi comunicati all'altra Parte per ciascuno dei governi erogatori di tali aiuti. Una Parte dovrà inoltre comunicare alla controParte qualsiasi modifica che renda le condizioni di tali impegni più favorevoli per il beneficiario, fra cui: le modifiche del calendario di rimborso, il mancato rimborso dell'aiuto ricevuto, o la riduzione dei rimborsi previsti.

8.3 Inoltre, per quanto riguarda i programmi futuri per lo sviluppo di aeromobili civili di grandi dimensioni, le Parti forniranno, nel momento in cui viene preso l'impegno governativo, le seguenti specifiche informazioni in rapporto al sostegno allo sviluppo per ciascuno dei governi erogatori di tale sostegno:

- l'importo totale del sostegno governativo;
- la quota del sostegno governativo in percentuale del costo totale dello sviluppo stimato;
- il rendimento previsto per il governo;

- il calendario del rimborso del sostegno governativo;

- il numero di aeromobili previsto su cui sono basati i calcoli effettuati a norma dell'articolo 4.2.

8.4 Nel corso delle consultazioni previste conformemente all'articolo 11 del presente Accordo, le Parti scambieranno informazioni sugli impegni e il sostegno governativo per ciascuno dei governi che forniscono tale sostegno, indicando fra le altre cose:

- qualsiasi modifica che renda le condizioni più favorevoli per il beneficiario, fra cui: le modifiche del calendario di rimborso, il mancato rimborso dell'aiuto ricevuto, o la riduzione dei rimborsi previsti;

- gli esborsi e rimborsi annui per singolo programma per quanto concerne nuovi programmi lanciati in conformità dell'articolo 4; tali informazioni verranno fornite in occasione della prima consultazione regolare che avrà luogo almeno dodici mesi dalla fine dell'anno in cui gli esborsi ed i rimborsi hanno avuto luogo.

8.5 Nel corso delle consultazioni previste a norma dell'articolo 11,

a) le Parti forniranno su base annuale informazioni sulle nuove attività di ricerca e sviluppo a finanziamento pubblico decise o avviate durante l'anno precedente e sui progetti di ricerca e sviluppo in corso in campo aeronautico, compresi i dettagli per singolo programma concernenti i progetti a cui partecipano costruttori di aeromobili civili di grandi dimensioni; dovranno essere fornite fra l'altro informazioni sull'area di attività e sull'entità dei finanziamenti governativi relativi a tali progetti;

b) le Parti forniranno informazioni sui vantaggi identificabili derivanti dagli aiuti indiretti concessi a ciascun programma per lo sviluppo di aeromobili di grandi dimensioni.

Fra queste informazioni vi dovrà essere quanto recuperato per ciascun programma dai costruttori di aeromobili di grandi dimensioni. Per ciascuno dei governi erogatori di tale sostegno dovranno essere comunicate su base annuale le seguenti informazioni specifiche:

1) il fatturato commerciale annuo del settore degli aeromobili civili della Parte interessata in rapporto ai prodotti oggetto dell'Accordo;

2) il fatturato commerciale annuo in rapporto ai prodotti oggetto dell'Accordo di ciascuna azienda della Parte interessata che fabbrica prodotti oggetto dell'Accordo; e

3) l'importo totale dei vantaggi indiretti definiti all'articolo 5.2 per l'industria degli aeromobili civili in rapporto ai prodotti oggetto dell'Accordo e per ciascuna azienda coinvolta nella fabbricazione di tali prodotti.

8.6 Qualora una Parte ritenga necessaria la comunicazione di ulteriori informazioni direttamente concernenti l'attuazione delle disposizioni del presente Accordo, tali informazioni dovranno essere messe a disposizione dietro richiesta debitamente motivata.

8.7 Dietro richiesta debitamente motivata, le Parti forniranno, nel momento in cui viene preso l'impegno di un nuovo sostegno allo sviluppo, informazioni non riservate sulla valutazione critica del progetto nella misura in cui queste siano attinenti alle disposizioni dell'articolo 4.1.

8.8 Qualsiasi informazione non di dominio pubblico eventualmente messa a disposizione da una Parte dovrà, dietro richiesta della Parte che ha fornito l'informazione, essere considerata di carattere riservato. Il governo destinatario dovrà prendere tutte le misure necessarie a far sì che le informazioni così designate non siano divulgate ad ambienti esterni al governo anche dopo la scadenza o la risoluzione del presente Accordo. Inoltre, le informazioni riservate non dovranno essere utilizzate per una potenziale azione commerciale eccetto che ai fini di discussioni riservate all'interno del governo e delle decisioni relative all'attuazione dell'Accordo.

8.9 A meno che diversamente indicato, le Parti si scambieranno le informazioni specificate sopra su base annuale. Qualsiasi disAccordo circa le informazioni da fornire a norma del presente articolo verrà risolto tramite le consultazioni previste in base all'articolo 11.

8.10 Le Parti dovranno fornire informazioni sulle nuove sottoscrizioni di titoli o sui mutamenti delle partecipazioni azionarie dei governi nelle aziende impegnate nella costruzione di aeromobili civili, incluso l'ammontare ed il tipo dei titoli previsti.

8.11 Le Parti incoraggeranno le aziende impegnate nella costruzione di aeromobili civili di grandi dimensioni a dare una maggior divulgazione ai risultati finanziari disaggregati delle loro attività nel campo degli aeromobili civili, separando i dati concernenti gli aeromobili civili da quelli relativi agli aeromobili militari e presentando resoconti finanziari rispondenti alla buona prassi commerciale. Tali risultati finanziari disaggregati dovranno includere perlomeno informazioni sulle fonti e sugli impieghi dei fondi, comprese informazioni specifiche sulle entrate, sul reddito d'esercizio, sulle consistenze patrimoniali nette, sull'investimento di capitali e sulla sottoscrizione di titoli pubblici.

8.12 Nessuna clausola del presente Accordo deve essere interpretata come ingiunzione ad una qualsiasi Parte contraente a mettere a disposizione informazioni la cui rivelazione essa ritenga contraria ai suoi interessi vitali.

Articolo 9

Circostanze eccezionali

9.1 Qualora, a causa di una situazione eccezionale imprevista, la sopravvivenza di una quota importante delle attività di costruzione di aeromobili civili di una delle Parti[1] e la redditività dell'azienda o della divisione di un'azienda responsabile di detta costruzione di aeromobili civili siano in pericolo, tale Parte potrà derogare temporaneamente alle discipline stabilite nel presente Accordo. In questo contesto, tale azienda o divisione renderà pubblici i risultati finanziari disaggregati delle attività di aeronautica civile[2]. Tale deroga non può essere invocata, tuttavia, per quanto concerne le discipline relative al lancio di nuovi programmi per lo sviluppo di aeromobili civili di cui all'articolo 4.

9.2 La Parte interessata dovrà preavvisare la controparte circa le proprie intenzioni e consentire quindi consultazioni preliminari, a meno che non si trovi impossibilitata a procedere in tal senso per motivi legali, e dovrà in ogni caso comunicare immediatamente alla controParte le ragioni per cui invoca l'articolo e rendere pienamente note le misure specifiche che ha preso, compresa l'entità e la natura delle misure ed anche la loro prevista durata.

9.3 Le misure specifiche prese da una Parte a norma del presente articolo:

a) dovranno avere portata e durata limitate a quanto strettamente necessario per porre rimedio alle difficoltà di cui al paragrafo 1;

b) dovranno essere studiate in modo da riportare al più presto possibile l'azienda che ne beneficia in condizioni di redditività;

c) dovranno tenere in debito conto le possibili implicazioni per altri costruttori di aeromobili civili di grandi dimensioni e dovranno evitare di deprimere i prezzi sul mercato mondiale degli aeromobili civili con la costruzione di merci per le quali non esistono ordini confermati.

9.4 Qualora, a seguito delle consultazioni svolte in virtù dell'articolo 11, una Parte stabilisca che l'azione intrapresa ai sensi di questo articolo pone in serio pericolo gli obiettivi del presente Accordo, essa avrà il diritto di sospendere in tutto o in parte le disposizioni del presente Accordo o di risolverlo entro 15 giorni dal termine delle consultazioni.

---

(1) Ai sensi del presente paragrafo, il termine "Parti" deve ritenersi includere ciascuno dei singoli Stati membri della CE.

(2) Detti risultati finanziari disaggregati comporteranno, come minimo, informazioni circa fonti e utilizzo dei fondi, ivi comprese informazioni specifiche circa entrate, redditi d'esercizio, patrimonio netto, investimenti di capitale e sottoscrizione di titoli pubblici.

Articolo 10

Invalidazione dell'azione commerciale

10.1 Le Parti cercheranno di evitare qualsiasi azione commerciale su materie incluse nel campo del presente Accordo(3).

10.2 Esse non promuoveranno unilateralmente azioni commerciali nel quadro del rispettivo diritto commerciale nazionale in rapporto ad aiuti governativi concessi conformemente al presente Accordo finché tale Accordo è in vigore. Tuttavia, nulla di quanto stabilito in questo paragrafo impedirà ad una Parte di abrogare il presente Accordo in base all'inosservanza della controparte.

10.3 Allo scopo di evitare conflitti commerciali, le Parti incoraggeranno fortemente i privati a chiedere l'adozione delle disposizioni dell'articolo 11 per risolvere qualsiasi vertenza su materie incluse nel campo dell'Accordo. Qualora, tuttavia, dei ricorrenti privati richiedessero la promozione di un'azione su materie incluse nel campo dell'Accordo, il governo dei ricorrenti informerà immediatamente la controparte e proporrà l'avvio di consultazioni in conformità dell'articolo 11. La Parte contro cui viene promossa tale azione avrà il diritto di sospendere l'applicazione di alcune o di tutte le disposizioni del presente Accordo o di risolvere l'Accordo entro 15 giorni dal termine delle consultazioni.

10.4 Nello svolgimento di qualsiasi indagine su recriminazioni commerciali riguardanti prodotti oggetto del presente Accordo mosse in base al diritto commerciale nazionale a seguito di istanze private, le Parti dovranno, conformemente alla propria legislazione, tener conto delle rimostranze presentate in rapporto al rispetto dei termini del presente Accordo.

Articolo 11

Consultazioni

11.1 Le Parti si consulteranno regolarmente e, in ogni caso, almeno due volte all'anno, per assicurare il corretto funzionamento dell'Accordo.

11.2 Una Parte potrà chiedere di svolgere consultazioni su qualsiasi sviluppo relativo al funzionamento del presente Accordo. Tali consultazioni avranno luogo non più tardi di 30 giorni dalla data in cui è stata ricevuta la relativa richiesta.

---

(3) L'azione su "materie incluse nel campo del presente Accordo" si riferisce ad azioni commerciali relative a un sostegno governativo diretto e indiretto, quale definito dall'Accordo medesimo. Non vi sono comprese le azioni relative a pratiche di dumping, alla tutela della proprietà intellettuale, o alla legislazione antitrust o in materia di concorrenza.

11.3 Le Parti concordano di cercare di risolvere qualsiasi vertenza entro tre mesi dalla data della richiesta iniziale di consultazioni. Le consultazioni non saranno considerate concluse ai fini degli articoli 8 e 9 del presente Accordo prima che sia trascorso tale periodo di tre mesi.

Articolo 12

Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili

12.1 Le Parti proporranno, congiuntamente ad altri firmatari dell'Accordo sugli aeromobili, che discipline analoghe a quelle stabilite nel presente Accordo e nella nota interpretativa riportata nell'allegato I vengano introdotte nell'Accordo GATT summenzionato. Le Parti proporranno inoltre che le disposizioni perfezionate per la soluzione delle vertenze che sono state concordate nell'ambito dell'Uruguay Round vengano utilizzate per risolvere qualsiasi conflitto insorga dall'attuazione del nuovo Accordo sugli aeromobili.

12.2 Le Parti faranno del loro meglio per ottenere che tali discipline o discipline analoghe vengano incorporate nell'Accordo sugli aeromobili o adottate al più presto possibile dai principali firmatari ed anche per estendere il campo d'applicazione delle discipline previste dal presente Accordo a tutti i prodotti oggetto dell'Accordo sugli aeromobili.

12.3 Se entro un anno la multilateralizzazione non sarà stata realizzata, le Parti riesamineranno l'opportunità di proseguire nell'applicazione del presente Accordo bilaterale.

Articolo 13

Disposizioni finali

13.1 Il presente Accordo entrerà in vigore a partire dalla data in cui verrà accettato da entrambe le Parti.

13.2 Il presente Accordo può essere emendato previo reciproco Accordo delle Parti onde tener conto di qualsiasi nuova situazione che possa insorgere, compresi eventuali emendamenti all'Accordo sugli aeromobili.

13.3 A un anno dall'entrata in vigore del presente Accordo, l'una o l'altra delle Parti potrà recedere dall'Accordo. Qualora una Parte desideri recedere dal presente Accordo, essa dovrà comunicare alla controParte le proprie intenzioni per iscritto. Il ritiro avrà effetto 12 mesi dalla data in cui è stata ricevuta la notifica.

ALLEGATO I

INTERPRETAZIONE DELL'ARTICOLO 4
DELL'ACCORDO GATT SUL COMMERCIO DEGLI AEROMOBILI CIVILI
DA PARTE DEI FIRMATARI DELL'ACCORDO

L'articolo 4 dell'Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili ("l'Accordo") tratta tre questioni specifiche:

-- l'approvvigionamento controllato dal governo (paragrafo 2)

-- i subappalti vincolanti (paragrafo 3)

-- gli incentivi (paragrafo 4)

ARTICOLO 4.1

Il paragrafo 4.1 stabilisce il principio generale, valido per tutto l'articolo 4, secondo cui gli acquirenti di aeromobili civili (4) devono essere liberi di scegliere i fornitori in base a fattori tecnologici e commerciali.

ARTICOLO 4.2 (Approvvigionamento controllato dal governo)

Il paragrafo stabilisce che "i firmatari non devono pretendere che le compagnie aeree, i costruttori di aeromobili, o altre entità impegnate nell'acquisto di aeromobili civili acquisiscano gli aeromobili civili da una particolare fonte, né devono esercitare su di esse una pressione ingiustificata in tal senso, poiché ciò costituirebbe una discriminazione nei confronti dei fornitori di qualsiasi firmatario".

Ciò significa che i firmatari devono astenersi dall'imporre politiche preferenziali a favore di o contro i fornitori di uno o più firmatari.

Sono vietate anche ingiustificate pressioni governative in rapporto alla scelta dei fornitori da parte delle compagnie aeree, dei costruttori di aeromobili o di altre entità impegnate nell'acquisto di aeromobili civili ("acquirenti"). Costituisce una "pressione ingiustificata" qualsiasi azione che favorisca i prodotti dei fornitori, o che influenzi le decisioni di acquisto in modo da creare una discriminazione nei confronti dei fornitori di qualsiasi altro firmatario.

---

(4) Ai sensi del presente Allegato, per "aeromobile civile" vale la definizione di cui all'articolo 1 dell'Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili.

I firmatari concordano che i casi seguenti sono esempi di prassi non considerate quale esercizio di pressione ingiustificata:

-- la partecipazione di rappresentanti o ex-rappresentanti dei governi nel consiglio di amministrazione di acquirenti totalmente o parzialmente di proprietà dello Stato, ma soltanto se agiscono nel miglior interesse commerciale dell'acquirente interessato e non influenzano le decisioni di acquisto in modo da creare una discriminazione nei confronti dei fornitori di qualsiasi altro firmatario;

-- le decisioni governative concernenti questioni di sicurezza e ambientali.

ARTICOLO 4.3 (Subappalti vincolanti)

La prima frase stabilisce che "i firmatari concordano che l'acquisto di prodotti oggetto dell'Accordo deve essere effettuato soltanto in base a considerazioni di competitività a livello di prezzo, qualità e consegna". Ciò significa che i firmatari non interverranno per ottenere un trattamento di favore per particolari aziende e che non interferiranno nella scelta dei fornitori, qualora siano in concorrenza fornitori di diversi firmatari.

Sottolineando che i soli fattori da tener presenti nelle decisioni di acquisto sono il prezzo, la qualità e le condizioni di consegna, i firmatari concordano che l'articolo 4.3 non consente compensazioni dettate dai governi. Inoltre, essi non esigeranno che altri fattori, quali i subappalti, siano resi una condizione o un fattore da tenere in considerazione per la vendita. In particolare, un firmatario non può esigere che un fornitore offra una compensazione, tipi o volumi specifici di opportunità commerciali, o altri tipi di compensazione industriale.

I firmatari non imporranno quindi condizioni secondo cui i subappaltatori o i fornitori devono essere di una determinata nazionalità.

La seconda frase di questo paragrafo stabilisce che "in concomitanza con l'approvazione o l'aggiudicazione di contratti per l'acquisto di prodotti oggetto del presente Accordo, un firmatario può... richiedere che le aziende da esso qualificate abbiano accesso alle opportunità commerciali in base a criteri di concorrenza ed a condizioni non meno favorevoli di quelle concesse alle aziende di altri firmatari". Ciò significa che un firmatario può esigere che il costruttore non discrimini nei confronti delle aziende qualificate dal firmatario stesso in rapporto a qualsiasi opportunità di appalto ed alla valutazione di qualsiasi offerta competitiva presentata da tali aziende.

Articolo 4.4 (Incentivi)

Questo paragrafo stabilisce che "i firmatari concordano di evitare qualsiasi tipo di incentivo alla vendita o all'acquisto di aeromobili civili provenienti da qualsiasi fonte che possa dar luogo a discriminazione nei confronti dei fornitori di qualsiasi firmatario".

Ciò significa che i firmatari si asterranno dall'impiego di correlazioni negative o positive fra la vendita o l'acquisto di aeromobili civili ed altre decisioni o politiche governative che possano influenzare tale vendita o acquisto quando vi è una situazione di concorrenza fra fornitori dei firmatari. Segue un elenco illustrativo ed esemplificativo di incentivi unanimemente riconosciuti come vietati:

- diritti e restrizioni attinenti alle compagnie aeree quali i diritti di atterraggio o di rotta;

- programmi e politiche economiche generali, quali le politiche concernenti le importazioni, le misure miranti a modificare gli squilibri negli scambi bilaterali, le politiche relative ai lavoratori stranieri o alla ristrutturazione del debito;

- i programmi e le politiche di assistenza allo sviluppo, quali i sussidi statali, i prestiti ed il finanziamento delle infrastrutture; s'intende che l'impiego di tale assistenza per l'acquisto di aeromobili civili non ricade in questa categoria nella misura in cui la concessione di tali fondi non è una condizione per l'esecuzione dell'acquisto;

- le politiche e i programmi di difesa e di sicurezza nazionale.

Fatto salvo quanto previsto all'articolo 4.3, ciò significa anche che i firmatari non interverranno in alcun modo, né eserciteranno alcuna pressione diretta o indiretta su altri governi o su qualsiasi entità coinvolta nelle decisioni di acquisto, compresa l'introduzione di qualsiasi correlazione di carattere negativo o positivo fra la decisione concernente l'acquisto di aeromobili civili e qualsiasi altra questione o azione in qualsiasi altra area che possa influire sugli interessi del paese importatore.

ARTICOLI 4.2 e 4.4 (Rimostranze formali)

Tutti i partecipanti dei firmatari responsabili delle politiche nazionali non intraprenderanno azioni, fra cui le rimostranze formali, l'esercizio di pressioni o l'offerta di incentivi nei confronti di altri governi o compagnie aeree straniere, che siano contrarie al dettato dell'articolo 4 come interpretato nel presente Allegato. I firmatari attireranno l'attenzione dei partecipanti su questa interpretazione dell'articolo 4 e si adopereranno inoltre per far sì che i partecipanti non intraprendano simili iniziative.

ALLEGATO II

Ai fini del presente Accordo si applicano le seguenti definizioni:

1. "aeromobili di grandi dimensioni"

   Per quanto concerne tali aeromobili prodotti negli Stati Uniti dagli attuali costruttori di aeromobili civili di grandi dimensioni e nella Comunità europea dal corsorzio Airbus o dai relativi enti successori, tutti gli aeromobili, come definiti nell'Accordo GATT sul commercio degli aeromobili civili, eccettuato quanto oggetto della definizione di cui all'articolo 1.1(b) dell'Accordo sugli aeromobili, concepiti per il trasporto di passeggeri o di merci ed aventi una capacità di 100 o più posti, o spazio equivalente nella configurazione per il trasporto delle merci.

2. "derivato" significa un modello di aeromobile i cui principali elementi progettuali derivano da un precedente modello di aeromobile.

3. "costo totale dello sviluppo", come richiamato nell'articolo 4.2.

Le seguenti voci di costo, riferite ai costi sostenuti prima della data della certificazione, sono quelle che devono essere tenute presenti nel valutare il "costo totale dello sviluppo" di cui all'articolo 4.2.

- progettazione preliminare
- progettazione esecutiva
- prove nella galleria del vento, strutturali, dei sistemi e di laboratorio
- simulatori di progettazione
- attività per lo sviluppo delle apparecchiature, eccettuato il lavoro finanziato direttamente dai fabbricanti delle apparecchiature e dei motori
- prove di volo, compresa la relativa assistenza a terra, e l'analisi necessaria per ottenere la certificazione

- documentazione occorrente per la certificazione

- costo della costruzione dei prototipi e degli aeromobili di prova, compresi i ricambi e le modifiche necessarie per ottenere la certificazione, meno l'equo valore di mercato stimato degli aeromobili idonei al volo dopo il ricondizionamento

- maschere di montaggio e attrezzi, eccettuate le macchine utensili, usate per programmi specifici.

4. "produzione"

Tutte le attività di fabbricazione, commercializzazione e vendita diverse da quelle descritte nel punto 3 precedente, eccettuato il finanziamento ufficiale dei crediti all'esportazione in base all'Intesa di settore per gli aerei di grandi dimensioni rientrante nell'Intesa OCSE sui finanziamenti ufficiali all'esportazione.

5. "sostegno governativo indiretto"

Sostegno finanziario fornito da un governo o da qualsiasi organismo pubblico all'interno del territorio di una Parte per applicazioni aeronautiche, compresa l'attività di ricerca e sviluppo, i progetti pilota e lo sviluppo di aeromobili militari, che costituiscono un vantaggio identificabile per lo sviluppo o la produzione concernenti uno o più programmi per la costruzione di aeromobili di grandi dimensioni.

6. "sostegno governativo diretto" significa qualsiasi sostegno finanziario concesso da un governo o da un qualsiasi organismo pubblico all'interno del territorio di una Parte che sia fornito:

   (1) per specifici programmi di costruzione di aeromobili di grandi dimensioni o di loro derivati oppure

   (2) a specifiche aziende nella misura in cui ne traggano diretto vantaggio programmi per la costruzione di aeromobili di grandi dimensioni o di loro derivati.

7. "pagamento delle royalties" significa il rimborso di una data quota prestabilita del sostegno allo sviluppo per ciascun aeromobile consegnato.

ISSN 0254-1505

COM(92) 222 def.

DOCUMENTI

IT 07

N. di catalogo : CB-CO-92-232-IT-C

ISBN 92-77-44494-0

Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee
L-2985 Lussemburgo