

TŁUMACZENIE

UMOWA

o transporcie morskim między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a rządem Chińskiej Republiki Ludowej, z drugiej strony

KRÓLESTWO BELGII,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Strony Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, zwane dalej „państwami członkowskimi Wspólnoty”, oraz

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA,

zwana dalej „Wspólnotą”

z jednej strony, oraz

RZĄD CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ,

zwany dalej „Chinami”,

z drugiej strony,

UWZGLĘDNIAJĄC Umowę w sprawie współpracy handlowej i gospodarczej podpisaną w maju 1985 r. pomiędzy Europejską Wspólnotą Gospodarczą a Chińską Republiką Ludową,

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie stosunków istniejących pomiędzy Wspólnotą i jej państwami członkowskimi oraz Chinami w sektorze transportu morskiego,

WIERZĄC, że współpraca w sektorze międzynarodowego transportu morskiego pomiędzy Stronami przyczyni się do rozwoju stosunków handlowych i gospodarczych pomiędzy Chinami oraz Wspólnotą i jej państwami członkowskimi,

MAJĄC NA CELU dalsze wzmocnienie wzajemnych stosunków w sektorze międzynarodowego transportu morskiego w oparciu o zasadę równości i wzajemnych korzyści

UZNAJĄC istotne znaczenie usług transportu morskiego i pragnąc dalej rozwijać transport multimodalny obejmujący przewóz drogą morską, w celu zwiększenia wydajności łańcucha transportowego,

UZNAJĄC znaczenie dalszego rozwoju elastycznych i prorynkowych rozwiązań oraz wynikających z nich korzyści dla przedsiębiorstw obu Stron świadczących usługi w sektorze międzynarodowego transportu ładunków w ramach efektywnego systemu międzynarodowego transportu morskiego,

UWZGLĘDNIAJĄC istniejące umowy dwustronne o transporcie morskim pomiędzy państwami członkowskimi Wspólnoty a Chinami,

POPIERAJĄC wielostronne negocjacje dotyczące usług transportu morskiego prowadzone w ramach Światowej Organizacji Handlu,

POSTANOWILI zawrzeć niniejszą Umowę i w tym celu wyznaczili jako swych pełnomocników:

KRÓLESTWO BELGII:

Isabelle DURANT

Wicepremier i Minister ds. Mobilności i Transportu

KRÓLESTWO DANII:

Bendt BENDTSEN

Minister Gospodarki, Handlu i Przemysłu

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC:

Manfred STOLPE

Federalny Minister Transportu, Budownictwa i Mieszkalnictwa

Wilhelm SCHÖNFELDER

Ambasador, Stały Przedstawiciel Republiki Federalnej Niemiec

REPUBLIKA GRECKA:

Georgios ANOMERITIS

Minister ds. Floty Handlowej

KRÓLESTWO HISZPANII:

Francisco ÁLVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Minister Infrastruktury

REPUBLIKA FRANCUSKA:

Pierre SELLAL

Ambasador, Stały Przedstawiciel Republiki Francuskiej

IRLANDIA:

Peter GUNNING

Zastępca Stałego Przedstawiciela Irlandii

REPUBLIKA WŁOSKA:

Pietro LUNARDI

Minister Infrastruktury i Transportu

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA:

Henri GRETHEN

Minister Gospodarki, Minister Transportu

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW:

Roelf Hendrik de BOER

Minister ds. Transportu, Komunikacji i Robót Publicznych

REPUBLIKA AUSTRII:

Mathias REICHHOLD

Federalny Minister ds. Transportu, Innowacji i Technologii

REPUBLIKA PORTUGALII:

Luís Francisco VALENTE DE OLIVEIRA

Minister ds. Robót Publicznych, Transportu i Mieszkalnictwa

REPUBLIKA FINLANDII:

Kimmo SASI

Minister ds. Transportu i Komunikacji

KRÓLESTWO SZWECJI:

Ulrica MESSING

Minister ds. Komunikacji

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ:

David JAMIESON

Parlamentarny Podsekretarz Stanu, Ministerstwo Transportu

WSPÓLNOTA EUROPEJSKA:

Bendt BENDTSEN

Minister Gospodarki, Handlu i Przemysłu Królestwa Danii

Urzędujący Przewodniczący Rady Unii Europejskiej

Loyola de PALACIO

Wiceprzewodniczący Komisji Wspólnot Europejskich

RZĄD CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ:

Chunxian ZHANG

Minister ds. Komunikacji Chińskiej Republiki Ludowej

KTÓRZY, po wymianie swych pełnomocnictw uznanych za należyte i sporządzone we właściwej formie,

UZGODNILI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Cel

Niniejsza Umowa ma na celu poprawę warunków transportu morskiego ładunków przewożonych z Chin i do Chin, ze Wspólnoty i do Wspólnoty, jak również do i ze Wspólnoty oraz do i z Chin z jednej strony, a państw trzecich z drugiej strony, z korzyścią dla przedsiębiorstw Stron. Umowa opiera się na zasadzie swobody świadczenia usług transportu morskiego, swobodnego dostępu do ładunków i przewozów statkami z państw trzecich (cross trade), nieograniczonego dostępu i niedyskryminacyjnego traktowania przy korzystaniu z portów i pomocniczych urzędzeń portowych, oraz w zakresie obecności handlowej. Umowa dotyczy wszystkich aspektów usług „od drzwi do drzwi”.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Niniejsza Umowa ma zastosowanie do międzynarodowego transportu morskiego ładunków oraz do usług logistycznych, w tym do operacji multimodalnych, których częścią stanowi przewóz ładunków drogą morską pomiędzy portami Chin i państw członkowskich Wspólnoty, jak również do międzynarodowego transportu morskiego ładunków między portami państw członkowskich Wspólnoty. Umowa ma również zastosowanie do przewozu statkami państw trzecich oraz do przewozu sprzętu takiego jak puste kontenery, które nie są przewożone jako ładunek za opłatą, pomiędzy portami chińskimi albo portami jednego z państw członkowskich Wspólnoty.

Jeżeli statek jednej ze Stron przepływa z jednego portu drugiej Strony do innego albo z jednego portu państwa członkowskiego Wspólnoty do innego w celu załadunku towarów przeznaczonych do państw trzecich albo rozładunku towarów pochodzących z zagranicy, uznaje się, że operacja taka stanowi część międzynarodowego transportu morskiego.

Niniejsza Umowa nie ma zastosowania do transportu krajowego odbywającego się wyłącznie pomiędzy portami Chin albo pomiędzy portami jednego z państw członkowskich Wspólnoty.

2. Niniejsza umowa nie wpływa na stosowanie umów dwustronnych o żegludze morskiej zawartych pomiędzy Chinami a państwami członkowskimi Wspólnoty dotyczących kwestii nie wchodzących w zakres stosowania niniejszej Umowy.

3. Niniejsza Umowa nie narusza praw statków państw trzecich do uczestniczenia w transporcie ładunków i pasażerów pomiędzy portami Stron lub pomiędzy portami jednej ze Stron a stroną trzecią.

Artykuł 3

Definicje

Dla celów niniejszej Umowy:

- a) „usługi międzynarodowego transportu morskiego ładunków oraz międzynarodowe usługi logistyczne” obejmują świadczenie usług międzynarodowego transportu morskiego ładunków oraz związane z nimi usługi przeładunku, składowania i magazynowania, usługi związane z odprawą celną, usługi serwisu kontenerowego i magazynowego świadczone w portach i w głębi lądu, usługi agencji żeglugowej i usługi spedycyjne;
- b) „operacje transportu multimodalnego” oznaczają przewóz towarów na podstawie jednego dokumentu przewozowego przy użyciu więcej niż jednego rodzaju środków transportu, obejmujący również odcinek morski;
- c) „usługi agencji żeglugowej” oznaczają działalność polegającą na reprezentowaniu, na określonym obszarze, w charakterze agenta, interesów co najmniej jednej linii żeglugowej albo co najmniej jednego przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, w celu:
 - wprowadzania na rynek i sprzedaży usług w sektorze transportu morskiego i usług powiązanych z nimi, od oferty do wystawienia faktury oraz wystawiania konosamentów w imieniu przedsiębiorstw, zawierania umów dotyczących usług powiązanych, przygotowywania dokumentów i udzielania informacji handlowych,
 - działania w imieniu przedsiębiorstw w związku z organizowaniem zawijania statków do portu lub, w razie potrzeby, przejmowaniem ładunków;
- d) „usługi spedycyjne” oznaczają działalność polegającą na organizowaniu i nadzorowaniu przewozu w imieniu spedytora poprzez zawieranie umów dotyczących usług powiązanych, przygotowywanie dokumentacji i udzielanie informacji handlowych;
- e) „przedsiębiorstwo żeglugi morskiej” oznacza przedsiębiorstwo, która spełnia następujące warunki:
 - i) zostało utworzone zgodnie z przepisami prawa publicznego lub prywatnego Chin, Wspólnoty albo państwa członkowskiego Wspólnoty;
 - ii) ma zarejestrowaną siedzibę, centralę lub główne miejsce prowadzenia działalności odpowiednio w Chinach lub na terytorium Wspólnoty;
 - iii) świadczy usługi żeglugi międzynarodowej przy pomocy należących do niego lub eksploatowanych przez nie statków.

Przedsiębiorstwa żeglugi morskiej z siedzibą poza terytorium Wspólnoty lub Chin, kontrolowane przez obywateli odpowiednio państwa członkowskiego Wspólnoty lub Chin, są również objęte postanowieniami niniejszej Umowy, jeżeli ich statki są zarejestrowane w jednym z państw członkowskich lub w Chinach zgodnie z ich przepisami;

- f) „spółka zależna” oznacza przedsiębiorstwo należące do przedsiębiorstwa żeglugi morskiej posiadające osobowość prawną;
- g) „oddział” oznacza podmiot należący do przedsiębiorstwa żeglugi morskiej nie posiadający osobowości prawnej;
- h) „przedstawicielstwo” oznacza przedstawicielstwo przedsiębiorstwa żeglugi morskiej jednej Strony ustanowione na terytorium drugiej Strony;
- i) „statek” oznacza każdy statek handlowy wpisany do rejestru okrętowego Strony zgodnie z prawem Chin, Wspólnoty lub jej państw członkowskich i podnoszący banderę tej Strony, uczestniczący w międzynarodowym transporcie morskim, a także statki pływające pod banderą państw trzecich, ale należące do przedsiębiorstwa żeglugi morskiej z Chin lub państwa członkowskiego Wspólnoty lub przez takie przedsiębiorstwo eksploatowane. Określenie to nie obejmuje okrętów marynarki wojennej i innych statków, które nie są wykorzystywane do działalności handlowej.

Artykuł 4

Świadczenie usług

1. Każda Strona zapewnia statkom podnoszącym banderę drugiej Strony albo eksploatowanym przez obywateli lub przedsiębiorstwa drugiej Strony traktowanie bez dyskryminacji w stosunku do swoich statków, pod względem dostępu do portów, korzystania z ich infrastruktury i pomocniczych urządzeń portowych, jak również związanych z tym opłat i podatków, formalności celnych oraz wskazania miejsca postoju statku i korzystania z urządzeń do załadunku i rozładunku.
2. Strony zobowiązują się do efektywnego stosowania w sposób niedyskryminujący zasady swobodnego dostępu do rynku usług międzynarodowego transportu morskiego i do międzynarodowego ruchu w transporcie morskim w oparciu o rozwiązania rynkowe.
3. Stosując zasady określone w ust. 1 i 2, Strony:
 - a) nie wprowadzą klauzul dotyczących podziału ładunku do przyszłych umów z państwami trzecimi dotyczących usług transportu morskiego oraz wypowiedzą takie klauzule

w rozsądnym terminie, w przypadkach gdy są one zawarte we wcześniejszych umowach dwustronnych;

- b) znoszą, z dniem wejścia w życie niniejszej Umowy, wszelkie jednostronne środki administracyjne, techniczne lub inne, które mogłyby stanowić pośrednie ograniczenie lub mieć skutek dyskryminujący wobec swobody świadczenia usług w międzynarodowym transporcie morskim;
- c) od dnia wejścia w życie niniejszej umowy zaniechają stosowania środków administracyjnych, technicznych i legislacyjnych, które mogłyby prowadzić do dyskryminacji obywateli albo przedsiębiorstw drugiej Strony w zakresie świadczenia usług międzynarodowego transportu morskiego.

4. Każda Strona zapewnia przedsiębiorstwom żeglugi morskiej drugiej Strony na zasadzie niedyskryminacji i na warunkach uzgodnionych pomiędzy zainteresowanymi przedsiębiorstwami dostęp do i możliwość korzystania z usług dowozowych (feeder services) świadczonych w zakresie międzynarodowego transportu ładunków pomiędzy portami chińskimi albo pomiędzy portami jednego z państw członkowskich Wspólnoty przez przedsiębiorstwa żeglugowe zarejestrowane na terytorium tej Strony.

Artykuł 5

Obecność handlowa

W odniesieniu do działalności w zakresie międzynarodowego transportu morskiego ładunków oraz międzynarodowych usług logistycznych, w tym operacji transportu multimodalnego „od drzwi do drzwi”, każda Strona umożliwia przedsiębiorstwom żeglugi morskiej drugiej Strony utworzenie jednoosobowo lub z innymi współnikami spółek zależnych, oddziałów i przedstawicielstw, oraz, w odniesieniu do spółek zależnych i oddziałów, umożliwi im prowadzenie działalności gospodarczej, zgodnie z jej przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Działalność taka może w szczególności obejmować:

- 1) wyszukiwanie i bukowanie ładunków oraz powierzchni ładunkowej;
- 2) przygotowywanie, potwierdzanie, opracowanie i wystawianie konosamentu, w tym także konosamentu bezpośredniego powszechnie uznawanego w międzynarodowym transporcie morskim; przygotowywanie dokumentacji dotyczącej dokumentów przewozowych i celnych;
- 3) naliczanie, pobieranie i przekazywanie frachtu i innych opłat wynikających z umów o świadczenie usług lub stawek taryfowych;
- 4) negocjowanie i podpisywanie umów o świadczenie usług;

- 5) podpisywanie umów dotyczących transportu drogowego i kolejowego, obsługi ładunku oraz innych usług o charakterze pomocniczym;
- 6) ustalanie i publikowanie stawek taryfowych;
- 7) prowadzenie działalności marketingowej związanej ze świadczonymi usługami;
- 8) posiadanie wyposażenia niezbędnego do prowadzenia działalności handlowej;
- 9) udzielanie informacji handlowych za pomocą wszelkich środków, w tym poprzez skomputeryzowane systemy informacyjne i w drodze elektronicznej wymiany danych, przy uwzględnieniu ewentualnych ograniczeń w sektorze telekomunikacyjnym nie mających charakteru dyskryminującego;
- 10) tworzenie wspólnych spółek z miejscowymi agencjami żeglugowymi w celu prowadzenia działalności powiązanej z działalnością agencji, takiej jak organizacja zawijania statku do portu albo przyjmowanie towaru do załadunku.

Artykuł 6

Przejrzystość

1. Każda Strona powinna, po uprzedniej konsultacji i stosownym wcześniejszym poinformowaniu, opublikować niezwłocznie wszystkie odpowiednie środki mające ogólne zastosowanie, które dotyczą niniejszej Umowy albo mogą wpływać na jej stosowanie.
2. Jeżeli publikacja, o której mowa w ust. 1, nie jest wykonalna, informacja taka powinna być podana do publicznej wiadomości w inny sposób.
3. Każda Strona powinna niezwłocznie udzielać drugiej Stronie, na jej żądanie, określonych informacji na temat wszelkich środków mających ogólne zastosowanie, o których mowa w ust. 1.

Artykuł 7

Uregulowania krajowe

1. Strony powinny zapewnić racjonalne, obiektywne i bezstronne stosowanie wszystkich mających ogólne zastosowanie środków, które mają wpływ na handel w zakresie usług międzynarodowego transportu morskiego.
2. W przypadkach gdy wymagane jest zezwolenie, właściwe organy Strony, po złożeniu prawidłowego wniosku zgodnego z przepisami ustawowymi i wykonawczymi prawa krajowego, w rozsądnym terminie informują wnioskodawcę o decyzji

wydanej w związku z tym wnioskiem. Na żądanie wnioskodawcy właściwy organ Strony udziela niezwłocznie informacji dotyczących etapu rozpatrywania wniosku.

3. W celu zapewnienia, że środki dotyczące norm technicznych, wymagań i procedur licencyjnych nie tworzą niepotrzebnych barier w obrocie handlowym, wymogi w tym zakresie opierają się na obiektywnych, niedyskryminacyjnych, uprzednio określonych, przejrzystych kryteriach, takich jak zdolność do świadczenia usługi; procedury licencyjne nie powinny same w sobie stanowić ograniczenia ani bariery w świadczeniu usług.

Artykuł 8

Personel kluczowy

Spółki zależne, jednoosobowe lub utworzone z innymi wspólnikami, oddziały i przedstawicielstwa przedsiębiorstw żeglugi morskiej jednej Strony utworzone na terytorium drugiej Strony mają prawo zatrudniania członków personelu kluczowego niezależnie od ich narodowości, zgodnie z obowiązującym prawem obowiązującym w państwie przyjmującym. Każda Strona zobowiązuje się ułatwić zatrudnionym cudzoziemcom uzyskanie pozwoleń na pracę i wiz.

Artykuł 9

Płatności i przepływ kapitału

1. Przychody obywateli lub przedsiębiorstw jednej ze Stron pochodzące z międzynarodowego transportu morskiego i operacji multimodalnych dokonanych na terytorium drugiej Strony mogą być rozliczane w walutach wymiennalnych.
2. Przychody i wydatki związane z działalnością gospodarczą spółek zależnych, oddziałów i przedstawicielstw przedsiębiorstw żeglugi morskiej jednej Strony utworzonych na terytorium drugiej Strony mogą być rozliczane w walucie państwa przyjmującego. Saldo po zapłacie miejscowych opłat przez wspomniane powyżej przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, spółki zależne, oddziały i przedstawicielstwa może zostać swobodnie przelane za granicę według bankowego kursu wymiany obowiązującego w dniu przelewu.

Artykuł 10

Współpraca w zakresie żeglugi morskiej

Strony, w celu promowania rozwoju sektora żeglugi morskiej, zachęcają właściwe organy, przedsiębiorstwa żeglugi morskiej, władze portowe, właściwe instytucje badawcze, uniwersytety i szkoły do współpracy obejmującej w szczególności następujące dziedziny:

- 1) wymiana opinii w odniesieniu do ich działalności w ramach międzynarodowych organizacji żeglugi morskiej;

- 2) opracowywanie i udoskonalanie aktów prawnych w zakresie transportu morskiego oraz zarządzania rynkiem;
- 3) propagowanie efektywnych usług transportowych w międzynarodowym handlu morskim poprzez optymalne wykorzystanie portów i flot należących do Stron;
- 4) zapewnienie bezpieczeństwa w żegludze morskiej oraz zapobieganie zanieczyszczaniu wód morskich;
- 5) wspieranie edukacji i szkoleń w dziedzinie żeglugi morskiej, ze szczególnym uwzględnieniem szkoleń marynarzy;
- 6) wymiana pracowników, informacji naukowych i technologii;
- 7) zwiększenie wysiłków na rzecz walki z piractwem i terroryzmem.

Artykuł 11

Konsultacje i rozstrzyganie sporów

1. Strony przyjmują odpowiednie procedury w celu zapewnienia właściwego wykonania niniejszej Umowy.
2. W przypadku powstania sporów dotyczących wykładni lub stosowania niniejszej umowy, właściwe organy Stron dążą do ich rozwiązania w drodze przyjaznych konsultacji. Jeżeli porozumienie nie zostanie osiągnięte, spór rozstrzygany jest na drodze dyplomatycznej.

Artykuł 12

Zmiana umowy

Niniejsza umowa może zostać zmieniona na mocy pisemnego porozumienia między Stronami; zmiana wchodzi w życie zgodnie z procedurą określoną w art. 15 ust. 2.

Artykuł 13

Zakres terytorialny stosowania

Niniejsza Umowa ma zastosowanie, z jednej strony, do terytorium, na którym obowiązuje Traktat ustanawiający Wspólnotę

Europejską, na warunkach ustalonych w tym Traktacie, a z drugiej strony, do terytorium Chin.

Artykuł 14

Tekst autentyczny

Niniejsza Umowa jest sporządzona w dwóch egzemplarzach w języku angielskim, duńskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, niderlandzkim, niemieckim, portugalskim, szwedzkim, włoskim i chińskim, a każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

Artykuł 15

Okres obowiązywania umowy i wejście w życie

1. Niniejsza umowa zostaje zawarta na okres pięciu lat. Ulega ona przedłużeniu na kolejne okresy roczne w sposób dorozumiany, o ile jedna ze Stron nie wypowie jej w formie pisemnej w terminie sześciu miesięcy przed datą jej wygaśnięcia.

2. Niniejsza Umowa podlega zatwierdzeniu przez Strony zgodnie z ich wewnętrznymi procedurami.

Niniejsza Umowa wchodzi w życie pierwszego dnia drugiego miesiąca następującego po dniu, w którym Strony notyfikują sobie wzajemnie zakończenie procedur, o których mowa w akapicie pierwszym.

3. Jeśli niniejsza umowa jest mniej korzystna w niektórych kwestiach niż umowy dwustronne obowiązujące pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi Wspólnoty a Chinami, należy stosować przepisy bardziej korzystne, bez uszczerbku dla zobowiązań wspólnotowych przy uwzględnieniu postanowień Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Postanowienia niniejszej Umowy zastępują postanowienia umów dwustronnych zawartych między państwami członkowskimi Wspólnoty a Chinami, które są niezgodne z postanowieniami niniejszej Umowy, za wyjątkiem sytuacji, o których mowa w zdaniu poprzednim, lub jeśli są z nimi identyczne. Postanowienia istniejących dwustronnych umów nieobjęte zakresem stosowania niniejszej Umowy obowiązują bez zmian.

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

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede underskrevet denne aftale.

ZU URKUND DESSEN haben die unterzeichneten Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφωντες πληρεξούσιοι έδωσαν την υπογραφή τους κάτω από την παρούσα συμφωνία.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries have signed this Agreement.

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

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

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

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

TÄMÄN VAKUUDEKSI alla mainitut täysivaltaiset edustajat ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

以下特命全权代表已在本协定上签字，以昭信守。

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

Udfærdiget i Bruxelles den sjette december to tusind og to.

Geschehen zu Brüssel am sechsten Dezember zweitausendzwei.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις έξι Δεκεμβρίου δύο χιλιάδες δύο.

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

Fait à Bruxelles, le six décembre deux mille deux.

Fatto a Bruxelles, addì sei dicembre duemiladue.

Gedaan te Brussel, de zesde december tweeduizendtwee.

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

Tehty Brysselissä kuudentena päivänä joulukuuta vuonna kaksituhattakaksi.

Som skedde i Bryssel den sjätte december tjugohundratvå.

本协定于二〇〇二年十二月六日在布鲁塞尔签订。

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



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

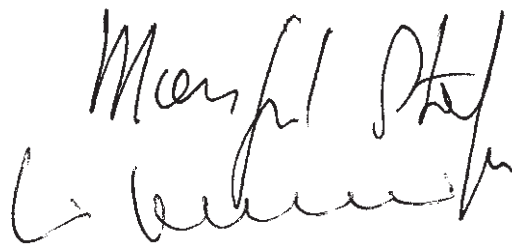
Deze handtekening verbindt eveneens de Vlaamse Gemeenschap, de Franse Gemeenschap, de Duitstalige Gemeenschap, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

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

På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



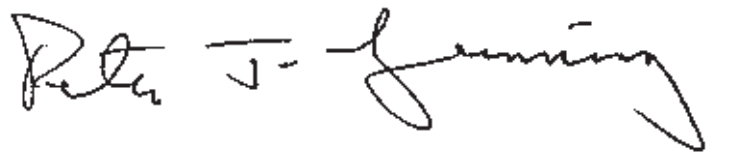
Por el Reino de España

A highly stylized, abstract handwritten signature consisting of several overlapping loops and lines, with a long horizontal stroke extending to the right.

Pour la République française

A handwritten signature consisting of several sharp, angular strokes and loops, appearing somewhat abstract and dynamic.

Thar cheann Na hÉireann
For Ireland

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

Per la Repubblica italiana

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

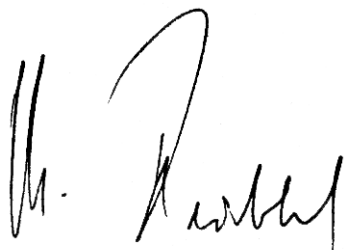
Pour le Grand-Duché de Luxembourg

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

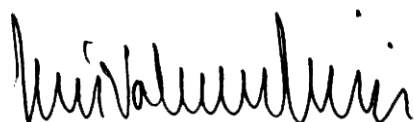
Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



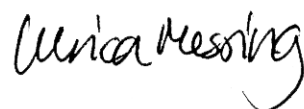
Pela República Portuguesa



Suomen tasavallan puolesta



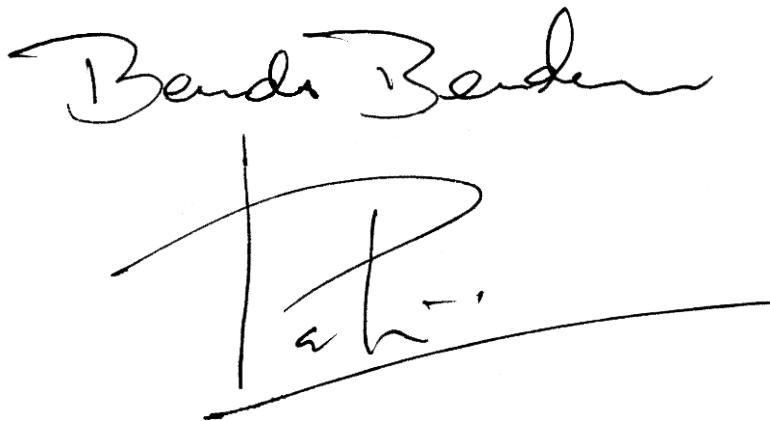
För Konungariket Sverige



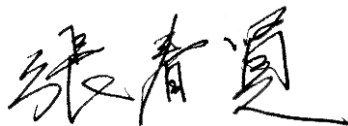
For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

A handwritten signature in black ink, appearing to read "David S. Johnson". The signature is written in a cursive style with a large initial "D" and a long horizontal stroke at the end.

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

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Benda Benda". The signature is written in a cursive style with a large initial "B" and a long horizontal stroke at the end.

中华人民共和国政府代表

A handwritten signature in black ink, appearing to read "张春彦" (Zhang Chunyan). The signature is written in a cursive style with a large initial "张" and a long horizontal stroke at the end.
