



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 3.8.2009  
SEC(2009) 1097 definitivo

Raccomandazione di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**che autorizza la Commissione a negoziare un accordo bilaterale tra la  
Comunità europea e il Brasile sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni  
nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale**

## RELAZIONE

### 1. IL CONTESTO INTERNAZIONALE

1. L'aviazione civile è un'attività notoriamente caratterizzata da una penetrante regolamentazione in ragione delle pesanti conseguenze che il suo esercizio può avere sulla sicurezza (safety and security) sia dei passeggeri che delle persone al suolo. Particolarmente intensa è la regolamentazione della aeronavigabilità e della sorveglianza continua degli aeromobili, delle loro parti e pertinenze, compresa la sorveglianza sulle imprese e sul personale interessati alla progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio degli aeromobili. In tutti questi settori gli Stati hanno messo a punto un articolato sistema di regolamentazioni e certificazioni per assicurarsi che nessun aeromobile possa volare (incluso il pilota) — e che nessun apparato venga montato su di esso — se non sia stato previamente certificato e non sia assicurata una tracciabilità che ne garantisca costantemente l'aeronavigabilità e l'idoneità del personale che opera l'aeromobile in questione. Nello stesso spirito, le imprese che si occupano della progettazione, costruzione, manutenzione ed esercizio di prodotti aeronautici devono essere ufficialmente riconosciute o soggette ad adeguate ispezioni. Il personale adibito alla manutenzione deve essere in possesso di una appropriata licenza e le imprese che provvedono alla formazione sono anch'esse soggette a determinati controlli, esercitati con maggiore o minore rigidità, a seconda dello Stato in cui hanno sede. Principi e procedure simili valgono anche per l'esercizio degli aeromobili, per le imprese e gli equipaggi interessati a tale attività e la loro formazione, inclusi gli strumenti di formazione (simulatori) utilizzati a questo fine, nonché per la certificazione di compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici.
2. È inoltre ampiamente risaputo che il commercio dei prodotti aeronautici, motori per aerei, eliche, parti e pertinenze, richiede un minimo di armonizzazione che eviti agli operatori aerei impegnati in attività commerciali o non commerciali, di dover ottemperare a requisiti tra loro contraddittori durante i voli internazionali. Si è proceduto quindi ad organizzare una cooperazione internazionale, per consentire agli Stati di riconoscere reciprocamente i rispettivi sistemi di certificazione e di esercizio della sorveglianza quando vengono rispettate norme minime e pratiche raccomandate, stabilite negli allegati alla Convenzione di Chicago del 1944, applicabili ad aeromobili, operatori ed equipaggi. Correlativamente, la conformità alle norme e alle pratiche raccomandate conferisce ai titolari dei certificati prescritti rilasciati da uno degli Stati contraenti il diritto di operare sul territorio di qualsiasi altro Stato contraente. Tuttavia, una siffatta armonizzazione garantisce soltanto l'interoperabilità del sistema internazionale dell'aviazione civile e non garantisce la libera circolazione dei prodotti, dei servizi e del personale.
3. Il sistema istituito dalla Convenzione di Chicago riconosce effettivamente il diritto di ogni Stato contraente di essere più esigente nei confronti dei propri operatori, nonché dei prodotti e del personale da essi utilizzati. Ciò consente agli Stati, in particolare, di adeguare il livello di protezione alle aspettative dei loro cittadini. Inoltre, le norme dell'ICAO, pur individuando obiettivi generali, lasciano un ampio margine discrezionale agli Stati contraenti in relazione alle concrete disposizioni e regolamentazioni necessarie per conformarsi a norme minime e pratiche raccomandate. Conseguenza di tutto ciò è che, nel corso degli anni, gli Stati hanno

istituito sistemi di regolamentazione alquanto difformi e i certificati, le omologazioni e le licenze rilasciate da uno Stato non sono documenti che automaticamente dimostrano la conformità ai requisiti prescritti da un altro Stato.

## **2. IL QUADRO NORMATIVO COMUNITARIO**

4. La Comunità europea ha adottato nel 2002 una serie di regole comuni nel settore dell'aviazione civile e ha istituito l'Agenzia europea per la sicurezza aerea<sup>1</sup>. Tali regole costituiscono il quadro normativo e i requisiti essenziali per garantire un livello elevato ed uniforme di protezione ai cittadini europei assicurando, mediante l'adozione di misure<sup>2</sup> di attuazione, che i prodotti, le persone e le imprese nella Comunità rispettino tali regole e quelle adottate in materia di protezione dell'ambiente. Tali regole sono state concepite per agevolare la libera circolazione di merci, persone e imprese nel mercato interno. Il quadro istituito nel 2002 è stato poi modernizzato e ampliato nel 2008<sup>3</sup> al fine di includere i prodotti aeronautici, le parti e le pertinenze, gli operatori del trasporto aereo commerciale, nonché i piloti e le persone, i prodotti e le imprese che intervengono nella loro formazione e nei relativi esami medici, ed esigerne la certificazione o autorizzazione dopo l'accertamento della loro conformità ai requisiti essenziali in linea con le norme e le pratiche raccomandate stabilite dalla Convenzione di Chicago.
5. A partire dal 2002, le regole comuni sulla sicurezza promuovono esplicitamente la cooperazione con i paesi terzi al fine di raggiungere gli obiettivi del sistema di sicurezza europeo. Coerentemente con quanto precede, il regolamento (CE) n. 216/2008 permette inoltre il riconoscimento da parte della Comunità, delle approvazioni rilasciate da un paese terzo a prodotti, parti e pertinenze, imprese e personale stranieri, sotto appropriato controllo della Comunità. In mancanza di tali accordi gli Stati membri possono riconoscere, attraverso accordi conclusi al loro livello, le approvazioni rilasciate da un paese terzo a prodotti, parti e pertinenze, imprese e personale stranieri.
6. La rimozione degli ostacoli tecnici agli scambi è uno degli obiettivi della politica commerciale comune ed è pertanto di esclusiva competenza della Comunità. Inoltre, con l'adozione di regole comuni nel campo dell'aviazione civile e l'istituzione dell'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) la Comunità ha ormai raggiunto un'armonizzazione interna dei settori da esse disciplinati.

---

<sup>1</sup> 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, GU L 240 del 7.9.2002, pag. 1.

<sup>2</sup> 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, nonché per la certificazione delle imprese di progettazione e di produzione (GU L 243 del 27.9.2003, pag. 6) e 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 (GU L 315 del 28.11.2003, pag. 1).

<sup>3</sup> 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 (GU L 79 del 19.3.2008 pag. 1).

7. Questo è quanto chiaramente riconosciuto dal regolamento n. 216/2008, che all'articolo 12, paragrafo 1, recita:  
"In deroga al disposto del presente regolamento e delle relative norme di attuazione, l'Agenzia o le autorità aeronautiche dello Stato membro possono rilasciare certificati sulla base di certificati rilasciati dalle autorità aeronautiche di un paese terzo, secondo quanto previsto in accordi di mutuo riconoscimento conclusi tra la Comunità e tale paese terzo."

### 3. RELAZIONI CON IL BRASILE

8. Al fine di facilitare il rilascio di certificati, omologazioni e riconoscimenti, le autorità di regolamentazione nazionali hanno sviluppato per vari anni una serie di accordi bilaterali. Tali accordi vanno dai contratti di esternalizzazione (*outsourcing*), con i quali lo Stato esportatore accetta di espletare determinati compiti di certificazione e sorveglianza continua per conto degli Stati di importazione, così da facilitare il rilascio e il mantenimento della validità di certificati o approvazioni, agli accordi bilaterali globali che disciplinano la reciproca accettazione dei risultati della certificazione per alcuni o anche per tutti i possibili compiti di certificazione in materia di aeronavigabilità. Tale campo di applicazione dipende dalle esigenze degli scambi e dal livello di fiducia reciproca tra le parti.
9. Finora, uno Stato membro (UK) ha cooperato con il Brasile di fatto attraverso un accordo di lavoro, anche senza formalizzarlo, per l'importazione di determinati prodotti fabbricati al di fuori del Regno Unito. Un altro Stato membro (Italia) ha concluso con il Brasile, nel maggio 2000, un memorandum di intesa sull'aeronavigabilità. Non vi sono tuttavia, accordi bilaterali tra Stati membri e il governo del Brasile che prevedano il riconoscimento reciproco dei risultati delle certificazioni nell'area dell'aeronavigabilità iniziale e del suo mantenimento o della manutenzione.
10. L'Agenzia europea per la sicurezza aerea ha cooperato dal febbraio 2004 attraverso un accordo di lavoro concluso in conformità all'articolo 27 del regolamento (CE) n. 216/2008 con l'Agenzia nazionale per l'aviazione civile (ANAC) del Brasile.
11. L'accordo di lavoro prevede l'esportazione verso la Comunità di determinati aeromobili, parti e pertinenze progettati e costruiti da Embraer Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A (Embraer) mentre l'ANAC riconosce l'EASA come autorità di aeronavigabilità degli Stati membri importatori della Comunità. Il vantaggio di questo accordo risiede nella soppressione di revisioni superflue di relazioni, di doppie ispezioni, prove e dimostrazioni di prove, valutazioni e approvazioni, permettendo il massimo livello di accettazione degli accertamenti dell'ANAC da parte dell'EASA. Grazie alla fiducia reciproca acquisita attraverso un sistema di visite e il raffronto di procedure e requisiti di certificazione, l'EASA ha accettato di riconoscere il sistema del riconoscimento da parte dell'organismo designato dell'ANAC, nell'ambito del sistema di certificazione aeronautico globale, per tipi specifici di aeromobili, loro parti e pertinenze, stabilito nell'accordo di lavoro. Gli accertamenti effettuati a norma del suddetto accordo nell'ambito del sistema di riconoscimento da parte dell'organismo designato hanno la stessa validità di quelli effettuati direttamente dall'ANAC. Niente, tuttavia, impedisce all'EASA di interagire

direttamente con un singolo organismo designato. In effetti, l'ANAC e l'EASA hanno cooperato senza difficoltà anche per consentire agli organismi designati brasiliani di effettuare accertamenti di conformità e/o eseguire ispezioni di conformità nella CE.

12. Tale accordo riguarda: a) l'accettazione di aeromobili nuovi e usati costruiti da Embraer per i quali EASA ha rilasciato un certificato di omologazione o ha riconosciuto un certificato di omologazione rilasciato precedentemente nell'ambito delle procedure JAA, b) tipi/modelli di aeromobili per i quali è stato chiesto all'EASA, il certificato di omologazione, c) nuove parti e pertinenze destinate a questi aeromobili e d) il riconoscimento di certificati di omologazione supplementari rilasciati a nome di Embraer per tipi specifici di aeromobili (che figurano nell'elenco).
13. Questo accordo di lavoro rispecchia la politica fondamentale dell'ANAC che consiste nel non prendere decisioni tecniche che potrebbero ripercuotersi sui prodotti di un altro Stato di progettazione senza un preventivo coordinamento con l'Autorità responsabile della progettazione di tale Stato.
14. Attualmente l'accordo di lavoro si limita agli aeromobili Embraer e le loro parti e pertinenze. Tuttavia, la presenza effettiva di prodotti europei nell'aviazione commerciale del Brasile ammonta circa a 100 aeromobili Airbus, 10 aeromobili Fokker, 38 aeromobili Dassault, 150 elicotteri Eurocopter e 50 elicotteri Agusta. L'ANAC dedica il 95% delle sue attività a prodotti brasiliani, il 2% alla validazione di prodotti e il resto a varie attività di mantenimento dell'aeronavigabilità di prodotti stranieri in Brasile.

La valutazione complessiva da parte dell'EASA del sistema brasiliano nell'arco degli ultimi cinque anni di cooperazione ha portato alla conclusione che vi sono sufficienti somiglianze tra i sistemi di certificazione e di sorveglianza applicati nella Comunità e in Brasile, che facilitano l'accettazione dei risultati di certificazione effettuati dall'ANAC per prodotti, parti e pertinenze brasiliani. Sussistono tuttavia anche delle differenze in diverse aree che devono essere ulteriormente esaminate e valutate da parte dell'Agenzia.

#### **4. LA NECESSITÀ DI UN ACCORDO COMUNITARIO**

15. Dato che l'accettazione reciproca di aeromobili e loro parti e pertinenze, nuovi e usati, progettati e costruiti nella Comunità e in Brasile, va molto oltre la portata e le limitazioni dell'attuale livello di cooperazione tra l'ANAC e l'EASA, essa non può trovar posto in un semplice accordo di lavoro ma richiede un accordo a livello comunitario.
16. Da un punto di vista giuridico tale accordo è necessario per l'accettazione da parte dell'EASA e degli Stati membri dei risultati di certificazione per prodotti (nuovi e usati) che non sono stati precedentemente certificati nell'ambito del sistema JAA. Inoltre, esso è necessario per stabilire l'alto livello adeguato di fiducia reciproca nei rispettivi sistemi per permettere a ciascuna delle parti di rendersi conto che le autorità di regolamentazione della controparte sono in grado di effettuare in modo soddisfacente le necessarie valutazioni di conformità e di esercitare la necessaria sorveglianza sull'applicazione delle norme prima di rilasciare i propri certificati e

approvazioni. In terzo luogo tale accordo è necessario per istituire il quadro entro il quale è possibile comparare i due sistemi nelle diverse aree di sicurezza come quelle disciplinate dal regolamento (CE) n. 216/2008 e di conseguenza limitare le attività di certificazione e sorveglianza ai soli casi dove sussistono differenze significative, riducendo quindi in misura considerevole il carico di lavoro e il costo per regolatori e imprese. Infine, questo accordo è necessario per fare in modo che la fiducia reciproca acquisita possa essere adeguatamente mantenuta e accresciuta in modo da garantire un sistema di sicurezza omogeneo per tutti i soggetti interessati: le autorità, le industrie costruttrici, le compagnie aeree e i viaggiatori.

17. Dato che non vi sono accordi formali tra gli Stati membri e il Brasile che prevedono tale accettazione, un accordo tra la Comunità europea e il Brasile è assolutamente necessario per poter sviluppare senza difficoltà con questo paese delle relazioni in materia di sicurezza che permettano di raggiungere, ove possibile, il riconoscimento reciproco dei risultati e delle norme di certificazione.
18. Da un punto di vista economico, un accordo sulla sicurezza dell'aviazione rafforzerebbe anzitutto le attuali relazioni commerciali tra la Comunità e il Brasile nel settore aeronautico, in quanto le esportazioni di prodotti aeronautici dell'UE verso il Brasile rappresentano attualmente il 33% delle importazioni totali brasiliane<sup>4</sup> in questo settore. In effetti, dal 2004 le esportazioni di prodotti aeronautici della Comunità verso il Brasile sono costantemente cresciute, passando da 293 milioni di euro nel 2004 a 390 milioni di euro nel 2007. Il valore delle importazioni in questo settore, tuttavia, è decisamente diminuito dal 2005. I flussi commerciali dal 2004 indicano che il settore aeronautico (aeromobili ed elicotteri) rappresentano una percentuale importante degli scambi tra l'UE e il Brasile. In termini di valore di esportazione di aeromobili il Brasile occupa l'8<sup>a</sup> posizione tra i partner commerciali dell'UE, collocando il Brasile tra i migliori partner dell'UE27 per valore di importazioni nel settore aeronautico dopo gli USA e il Canada, con i quali la Comunità ha pure firmato accordi in materia di sicurezza dell'aviazione civile (EU-US 30-06-2008 e EU-Canada 6-05-2009).
19. Inoltre, un accordo in materia di sicurezza aeronautica tra la Comunità e il Brasile permetterebbe di ampliare la cooperazione anche in altre aree oltre l'aeronavigabilità (iniziale e continua) di prodotti aeronautici e i servizi di manutenzione, in quanto offrirebbe alla Comunità la possibilità di inserire nell'accordo la totalità delle aree disciplinate dal regolamento (CE) n. 216/2008 e in tal modo facilitare l'operatività senza problemi dei servizi aerei tra la Comunità e il Brasile.
20. Inoltre, questo accordo offrirebbe alle due parti la possibilità di avviare anche una cooperazione più ampia nella regolamentazione della sicurezza aerea consentendo loro di scambiare importanti informazioni concernenti gli incidenti di diversa gravità e preparare la strada ad una stretta cooperazione nell'attività di indagine sulle violazioni di eventuali requisiti di sicurezza previsti dal regolamento (CE) n. 216/2008 e le sue regole di attuazione.
21. Tutto ciò è riconosciuto anche dalle autorità brasiliane, che hanno manifestato un interesse e la volontà di concludere con la Comunità un accordo allo scopo di

---

<sup>4</sup> Fonte: Eurostat e strumento di consultazione ISDB — statistiche DG TRADE.

istituire un quadro di regole certe che garantisca scambi fluidi e ininterrotti di prodotti e servizi aeronautici.

22. Il personale della Commissione ha intrapreso, con l'assistenza dell'EASA, dei colloqui esplorativi con l'ANAC e il governo brasiliano, nel corso dell'ultimo trimestre del 2008, al fine di stabilire una buona intesa reciproca sul funzionamento di entrambi i sistemi. Su questa base, l'EASA ha già indicato dove ritiene sia necessario raggiungere un accordo e avviare iniziative per rafforzare la fiducia reciproca e permettere lo svolgimento di negoziati e di una conclusione rapidi, avendo piena conoscenza e fiducia nel sistema di certificazione e sorveglianza del Brasile.
23. Tenendo conto che, in una prima fase, un accordo tra la Comunità e il Brasile dovrebbe poggiare sull'esperienza acquisita dalla cooperazione a livello di autorità nell'ambito dell'accordo di lavoro tra l'EASA e l'ANAC, l'EASA ha identificato le seguenti aree dove dovrebbero essere decise con il Brasile iniziative per rafforzare la fiducia reciproca, assieme a progetti di certificazione di determinati tipi di prodotti che dovrebbero essere monitorati da parte dell'EASA:
  - (a) il sistema di certificazione brasiliano — inclusi gli aspetti relativi all'approvazione d'impresa di progettazione o a strumenti equivalenti deve essere valutato a fondo;
  - (b) il sistema di produzione brasiliano — inclusi gli aspetti relativi all'approvazione d'impresa di produzione o a strumenti equivalenti deve essere valutato a fondo.
24. Di conseguenza, un accordo bilaterale tra la Comunità e il Brasile dovrebbe concentrarsi inizialmente sulle certificazioni di aeronavigabilità e il monitoraggio di prodotti, parti e pertinenze dell'aeronautica civile; le prove e le certificazioni ambientali dei prodotti dell'aeronautica civile nonché gli aspetti del mantenimento dell'aeronavigabilità connessi alla progettazione di prodotti aeronautici.
25. Per quanto riguarda la manutenzione, attualmente, vi sono sette organismi con sede in Brasile direttamente riconosciuti e monitorati dall'EASA a norma della Parte 145 (o da un'autorità aeronautica nazionale per conto dell'EASA e sotto la sorveglianza di quest'ultima). Ai fini dell'accordo per permettere un ampliamento della cooperazione anche a quest'area, è ritenuto necessario un rafforzamento della fiducia reciproca per consentire alla Comunità ed in particolare all'EASA di familiarizzarsi con il sistema di riconoscimento e sorveglianza del Brasile in questa materia e con la relativa regolamentazione brasiliana applicabile. Una volta avviate le iniziative per rafforzare la fiducia reciproca, si potrebbe aggiungere all'accordo bilaterale tra la Comunità e il Brasile un allegato concernente il riconoscimento e il monitoraggio degli impianti di manutenzione.
26. Altre aree di cooperazione disciplinate dal regolamento (CE) n. 216/2008, come l'esercizio degli aeromobili, inclusa l'autorizzazione in materia di sicurezza dei vettori brasiliani ad operare servizi aerei nella Comunità, il rilascio delle licenze e la formazione dei piloti, inclusi i simulatori, nonché la certificazione ambientale dei prodotti, dovrebbero essere prese in considerazione, nel rispetto dei requisiti comunitari esposti nelle regole dettagliate di attuazione, dopo un positivo esercizio di

raffronto tra le normative e un rafforzamento della fiducia reciproca. Infine, in una fase ulteriore tale cooperazione dovrebbe essere possibile anche in altre aree all'interno del sistema di sicurezza dell'EASA, come la gestione del traffico aereo, i servizi di navigazione aerea e gli aerodromi.

27. Per raggiungere i suoi obiettivi un accordo tra la Comunità e il Brasile sulla sicurezza dell'aviazione civile deve comprendere i seguenti aspetti principali:
- (a) un graduale ravvicinamento dei requisiti e delle procedure regolamentari delle due Parti;
  - (b) un processo di rafforzamento della fiducia reciproca nei sistemi di certificazione di entrambe le parti in modo da consentire alle autorità competenti del Brasile di eseguire, per conto della Comunità europea, entro un lasso di tempo ragionevole, i compiti che ad essa incombono per l'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008;
  - (c) un rafforzamento della fiducia reciproca in materia di sorveglianza per consentire a ciascuna delle Parti di accertarsi che gli organi di regolamentazione dell'altra Parte siano in grado di effettuare in modo soddisfacente le necessarie valutazioni di conformità e di esercitare la sorveglianza sull'applicazione delle norme necessaria ai fini del rilascio delle proprie autorizzazioni;
  - (d) un rafforzamento della cooperazione mediante consultazioni periodiche tra le Parti per assicurare un funzionamento soddisfacente dell'accordo, in particolare mediante l'introduzione di appositi meccanismi di cooperazione volti a verificare su base reciproca il sussistere dell'idoneità e della capacità degli organismi di regolamentazione che partecipano all'attuazione dell'accordo;
  - (e) un sistema di monitoraggio continuo del funzionamento dell'accordo, inclusi eventuali allegati, che ne consenta una gestione efficiente da parte di un comitato misto composto da rappresentanti di entrambe le parti, incaricato di trovare e proporre tempestivamente soluzioni a qualsiasi problema possa sorgere nell'attuazione dell'accordo.

## **5. RACCOMANDAZIONE**

28. Alla luce di quanto precede la Commissione raccomanda:

- (a) che il Consiglio autorizzi la Commissione a negoziare un accordo bilaterale tra la Comunità europea e il Brasile in materia di accettazione reciproca dei risultati della certificazione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale;
- (b) che, poiché in conformità con il trattato, la Commissione condurrà il negoziato a nome della Comunità europea, il Consiglio nomini un comitato speciale incaricato di assisterla in tale compito; e
- (c) che il Consiglio emani le direttive di negoziato allegate.



Raccomandazione di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**che autorizza la Commissione a negoziare un accordo bilaterale tra la Comunità europea e il Brasile sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 300, paragrafo 1,

vista la raccomandazione della Commissione<sup>5</sup>,

DECIDE:

### *Articolo 1*

La Commissione è autorizzata a negoziare un accordo bilaterale tra la Comunità europea e il Brasile sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale.

### *Articolo 2*

La Commissione conduce i suddetti negoziati a nome della Comunità europea con l'assistenza di un comitato speciale, che viene nominato con la presente decisione.

### *Articolo 3*

La Commissione conduce i negoziati in conformità alle direttive di negoziato allegate.

Fatto a Bruxelles,

*Per il Consiglio  
Il Presidente*

---

<sup>5</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

## ALLEGATO

### DIRETTIVE DI NEGOZIATO

#### ACCORDO BILATERALE TRA LA COMUNITÀ EUROPEA E IL BRASILE SULL'ACCETTAZIONE RECIPROCA DEI RISULTATI DELLE CERTIFICAZIONI NEL SETTORE DELLA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE E DELLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE

La Commissione conduce negoziati finalizzati alla conclusione di un accordo tra la Comunità europea e il Brasile sull'accettazione reciproca dei risultati della certificazione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale, che disciplinerà in primo luogo la certificazione dei prodotti aeronautici, delle loro parti e pertinenze.

Entro un lasso di tempo ragionevole e dopo aver costituito la necessaria fiducia reciproca, l'accordo potrà disciplinare anche il riconoscimento e la sorveglianza delle imprese e del personale interessati alla manutenzione dei suddetti prodotti aeronautici, delle loro parti e pertinenze.

Tale accordo faciliterà gli scambi commerciali di prodotti aeronautici, delle loro parti e pertinenze e dei servizi connessi alla manutenzione degli aeromobili.

Tale accordo dovrà in particolare consentire:

- di rilasciare facilmente ai prodotti progettati, costruiti, modificati o riparati sotto il controllo regolamentare di una parte le omologazioni necessarie per poter essere registrati e impiegati sotto il controllo regolamentare dell'altra parte,
- di assicurare la manutenzione degli aeromobili registrati o operati sotto il controllo regolamentare di una parte ad opera di imprese poste sotto il controllo regolamentare dell'altra parte,

in tal modo limitando per quanto possibile la duplicazione di valutazioni, prove e controlli ai soli casi in cui sussistono differenze significative tra le regolamentazioni ed affidandosi al sistema di certificazione di una parte per verificare la conformità ai requisiti prescritti dall'altra. A tal fine, l'accordo può riconoscere il diritto delle autorità di regolamentazione di una delle parti a rilasciare i certificati che attestino tale conformità per conto dell'altra parte.

Per agevolare il conseguimento di tale obiettivo l'accordo può prevedere una cooperazione delle parti in materia di regolamentazione, allo scopo di ravvicinare progressivamente le prescrizioni e i procedimenti delle autorità regolatrici di entrambe le parti.

Tale accordo può contemplare anche iniziative dirette a instaurare una fiducia reciproca, se opportuno in tutte le aree del suo campo di applicazione, allo scopo di permettere a ciascuna delle parti di rendersi conto che gli organismi di regolamentazione della controparte sono in grado di effettuare in modo soddisfacente le necessarie valutazioni di conformità e di esercitare la necessaria sorveglianza sull'applicazione delle norme prima di rilasciare le proprie omologazioni. Questo processo di instaurazione della fiducia reciproca ha lo scopo di consentire a tutte le autorità competenti degli Stati membri di espletare, per conto del Brasile, entro un lasso di tempo ragionevole, i compiti che ad esse incombono per l'applicazione del regolamento (CE) n. 216/2008 e delle sue norme di attuazione.

L'accordo può anche contemplare gli opportuni meccanismi di cooperazione per verificare, su base di reciprocità, la permanente idoneità e capacità degli organismi di regolamentazione interessati alla sua attuazione, prevedendo audit congiunti, ispezioni e indagini di autorità ed entità sotto il controllo regolamentare delle parti.

Per garantire che l'accordo funzioni in modo soddisfacente esso deve prevedere lo svolgimento di consultazioni periodiche tra le parti.

La gestione dell'accordo può essere affidata, ove se ne ravvisi l'opportunità, ad un comitato misto composto da rappresentanti delle parti. L'accordo può anche prevedere l'istituzione di sottocomitati misti nelle diverse aree del suo campo di applicazione, incaricati di controllarne il funzionamento in tali aree, nonché di proporre soluzioni atte a risolvere eventuali problemi che dovessero presentarsi in ciascuna di esse.

L'accordo include le procedure che ne permettono l'eventuale estensione all'omologazione ambientale dei prodotti, alle attività aeronautiche tra cui l'autorizzazione degli aeromobili utilizzati da operatori delle parti a operare nello spazio aereo e nel territorio delle parti, al rilascio delle licenze degli equipaggi di volo e all'omologazione degli strumenti di addestramento, secondo quanto convenuto dalle parti e, in un successivo momento, ai servizi di navigazione aerea.