



**CONSIGLIO  
DELL'UNIONE EUROPEA**

**Bruxelles, 28 maggio 2010 (31.05)  
(OR. en)**

**10377/10**

**Fascicolo interistituzionale:  
2010/0144 (NLE)**

**LIMITE**

**AVIATION 68  
RELEX 478  
AMLAT 74**

**PROPOSTA**

---

Mittente:	Commissione europea
Data:	25 maggio 2010
Oggetto:	Proposta di decisione del Consiglio sulla firma di un Accordo tra l'Unione europea e il governo della Repubblica federativa del Brasile in materia di sicurezza dell'aviazione civile

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Pierre de BOISSIEU, Segretario generale del Consiglio dell'Unione europea.

All.: COM(2010)268 definitivo



COMMISSIONE EUROPEA

Bruxelles, 21.5.2010  
COM(2010)268 definitivo

2010/0144 (NLE)

Proposta di

**DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**sulla firma di un Accordo tra l'Unione europea e il governo della Repubblica federativa del Brasile in materia di sicurezza dell'aviazione civile**

## RELAZIONE

### 1. INTRODUZIONE

- 1.1. Il 4 agosto 2009 la Commissione ha chiesto al Consiglio l'autorizzazione di condurre negoziati con la Repubblica federativa del Brasile sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale<sup>1</sup>.
- 1.2. Il 9 ottobre 2009 il Consiglio ha concesso l'autorizzazione, dando al contempo istruzioni alla Commissione affinché tali negoziati fossero condotti in conformità ad una serie di direttive, e ha designato un comitato speciale incaricato di assisterla in tale compito.
- 1.3. L'autorizzazione concessa alla Commissione prevedeva un accordo sul riconoscimento reciproco dei risultati incentrato in un primo tempo sulla certificazione di prodotti aeronautici, loro parti e pertinenze. Tale autorizzazione confermava inoltre che, 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. Un accordo tra l'Unione europea e la Repubblica federativa del Brasile deve pertanto garantire:
  - (a) il veloce rilascio della certificazione necessaria affinché i prodotti progettati, fabbricati, modificati o riparati nell'ambito del controllo a norma di legge di una Parte possano essere registrati o utilizzati nell'ambito del controllo a norma di legge dell'altra Parte,
  - (b) la manutenzione degli aeromobili immatricolati o utilizzati nell'ambito del controllo a norma di legge di una Parte deve essere assicurata da organismi soggetti al controllo a norma di legge dell'altra Parte.
- 1.4. Gli obiettivi perseguiti prioritariamente dall'accordo consentirebbero di agevolare gli scambi di beni e servizi contemplati dall'accordo, di limitare per quanto possibile la duplicazione delle valutazioni, dei test e dei controlli ai casi di significative differenze regolamentari e di fare affidamento sul sistema di certificazione di una delle due Parti ai fini della verifica della conformità ai requisiti dell'altra Parte.
- 1.5. Per conseguire tali obiettivi le direttive di negoziato avevano individuato le seguenti modalità:
  - ravvicinare progressivamente i requisiti e le procedure regolamentari delle due Parti;

---

<sup>1</sup> Raccomandazione di decisione del Consiglio che autorizza la Commissione a negoziare un accordo bilaterale tra l'Unione europea e il Brasile sull'accettazione reciproca dei risultati delle certificazioni nel settore della sicurezza dell'aviazione civile e della compatibilità ambientale, SEC(2009) 1097 definitivo del 3.8.2009.

- rafforzare la fiducia reciproca nei rispettivi sistemi di certificazione delle Parti, sulla base dell'esperienza acquisita nella cooperazione fra l'Autorità per l'aviazione civile (ANAC) della Repubblica federativa del Brasile e l'Agenzia europea per la sicurezza aerea, per consentire alle autorità competenti degli Stati membri di adempiere, per conto dell'ANAC, ai compiti loro incombenti ai fini dell'attuazione del regolamento (CE) n. 216/2008;
- fare in modo che ciascuna delle Parti abbia la certezza che le autorità 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 approvazioni;
- rafforzare la 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 mantenimento dell'idoneità e della capacità degli organismi di regolamentazione coinvolti nell'attuazione dell'Accordo;
- istituire un sistema di monitoraggio continuato del funzionamento dell'accordo e in particolare dei suoi allegati, che ne formano parte integrante, e garantire una gestione efficiente dell'accordo da parte di un comitato misto composto da rappresentanti di entrambe le Parti, incaricato di trovare e proporre soluzioni tempestive a qualsiasi problema derivante dall'applicazione dell'accordo.

## **2. IL PROCESSO DI NEGOZIAZIONE**

- 2.1. I negoziati con il Brasile si sono incentrati sui meccanismi atti a garantire la reciproca accettazione delle autorizzazioni che certificano l'aeronavigabilità degli aeromobili e dei loro componenti e attrezzature di bordo nonché le autorizzazioni di idoneità degli organismi che partecipano alla loro progettazione, produzione e manutenzione. Tali certificazioni sarebbero rilasciate da una o l'altra delle Parti in applicazione di determinate procedure in materia di aeronavigabilità e di manutenzione. Nel corso dei negoziati le Parti hanno deciso di specificare i particolari di tali procedure in allegati separati dell'accordo.
- 2.2. Nel quadro dei negoziati che sono stati avviati a Bruxelles il 14 e il 15 dicembre 2009, e nell'ambito del processo di rafforzamento della fiducia reciproca, l'AESA ha effettuato una visita di valutazione presso l'ANAC e l'industria aeronautica brasiliana, che si è svolta dal 22 al 26 febbraio 2010. Le principali aree attinenti alla sicurezza che sono state interessate dalla visita sono state quelle delle approvazioni di progetto, della certificazione e dell'approvazione di produzione. Inoltre, la prima visita includeva una valutazione generale del sistema di approvazione della manutenzione applicato nella Repubblica federativa del Brasile. La visita di valutazione ha comportato anche una visita all'industria brasiliana per esaminare come l'ANAC effettua la sorveglianza. La visita ha raggiunto il suo obiettivo in quanto ha permesso di comprendere meglio l'organizzazione e il funzionamento dell'ANAC e la normativa brasiliana in materia di sicurezza dell'aviazione civile, incluse le attività di certificazione di progetto di prodotto, costruzione, manutenzione e approvazione delle imprese. La visita indica che il

sistema brasiliano assicura lo stesso livello di indipendenza ai fini della verifica di conformità offerto dalla legislazione europea (regolamenti 216/2008 e 1702/2003) attraverso l'intervento diretto dell'ANAC e l'uso del sistema delle "persone designate" (analogo al sistema degli USA) per quanto riguarda progetto e produzione. Nell'area della manutenzione, la visita ha dimostrato che le procedure e pratiche di certificazione dimostrano la conformità a norme che equivalgono a quelle contenute nella legislazione europea (regolamento n. 2042/2003). La visita ha comunque dimostrato che un ulteriore sviluppo della fiducia reciproca permetterà di capire ancora meglio la sorveglianza delle imprese di manutenzione approvate dall'ANAC.

- 2.3. Il testo del progetto di accordo e i due allegati rispettivamente sulla certificazione dell'aeronavigabilità e sulla manutenzione sono stati approvati ad referendum a Rio de Janeiro il 2 marzo 2010.

### **3. BASE GIURIDICA DELL'ACCORDO**

- 3.1. Conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia, l'eliminazione delle barriere tecniche agli scambi rientra nell'ambito di applicazione della politica commerciale comune ai sensi dell'articolo 207, paragrafo 1, del TFUE e quindi nella competenza esclusiva dell'Unione europea<sup>2</sup>.
- 3.2. Inoltre, con l'entrata in vigore, nel settembre 2002, del regolamento (CE) n. 1592/2002 recante regole comuni nel settore dell'aviazione civile e che istituisce un'Agenzia europea per la sicurezza aerea (EASA) l'Unione europea ha raggiunto l'armonizzazione interna dei settori disciplinati dal regolamento: l'aeronavigabilità iniziale e continua (compresa la manutenzione) e la compatibilità ambientale dei prodotti aeronautici. Tali norme sono state sostituite dal regolamento (CE) n. 216/2008<sup>3</sup>. Questo regolamento è stato integrato da una serie di misure di attuazione (regolamenti n. 1702/2003 e n. 2042/2003 della Commissione) che stabiliscono i requisiti e le procedure che i richiedenti, i titolari di certificato e le autorità devono seguire per assicurare il rispetto costante delle disposizioni essenziali e degli obiettivi del regolamento di base. L'Accordo proposto incide sulla pertinente legislazione dell'Unione europea ai sensi della giurisprudenza AETR.
- 3.3. Pertanto, la Commissione ritiene che l'Unione europea goda della competenza esclusiva per concludere l'accordo sulla base degli articoli 207, paragrafo 4, e 100, paragrafo 2, del TFUE.

---

<sup>2</sup> Parere 1/94, OMC, Racc. [1994] pag. I-5267, paragrafo 33. Coerentemente alla giurisprudenza, gli accordi di reciproco riconoscimento dei prodotti sono generalmente conclusi sulla base dell'articolo 133 CE. Cfr., ad esempio, la decisione 1999/78/CE del Consiglio, del 22 giugno 1998, relativa alla conclusione di un accordo sul reciproco riconoscimento tra l'Unione europea e gli Stati Uniti d'America (GU L 31 del 4.2.1999).

<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.

#### 4. STRUTTURA DELL'ACCORDO

- 4.1. In linea di massima, l'Accordo negoziato presenta la struttura di un accordo "classico" nel settore della sicurezza aerea, vale a dire di un accordo "BASA" (Bilateral Aviation Safety Agreement), acronimo con il quale sono indicati gli accordi vigenti tra gli Stati membri e i paesi terzi. Come in tutti gli accordi BASA, l'accordo si basa sulla rispettiva fiducia di ciascuna delle Parti nel sistema vigente presso l'altra Parte e sulla comparazione delle differenze regolamentari. Pertanto, l'accordo comporta obbligazioni e prevede modalità di collaborazione tra le autorità di esportazione e le autorità di importazione di modo che queste ultime possano rilasciare propri certificati su prodotti, parti o pertinenze aeronautici senza dover ripetere tutti i controlli effettuati dall'autorità di esportazione, nonché le procedure volte alla composizione delle controversie per la modifica dell'accordo.
- 4.2. I mezzi per conseguire le finalità dell'accordo, vale a dire cooperare e accettare reciprocamente i risultati delle certificazioni emesse dall'altra Parte in materia di aeronavigabilità e manutenzione (metodi, campo di applicazione tanto per i prodotti che per i servizi, differenze regolamentari – denominate anche "condizioni speciali" nel gergo del settore) sono enunciati negli allegati dell'accordo. Fin dall'avvio dei negoziati le due Parti hanno concordato che le procedure specifiche che consentono ad entrambe le Parti di riconoscere reciprocamente i risultati delle certificazioni nelle due aree – certificazioni di progettazione e di produzione e approvazioni di imprese di manutenzione – sarebbero state illustrate negli allegati che sarebbero egualmente vincolanti per entrambe le Parti e diventerebbero parti integrali dell'accordo.
- 4.3. Il progetto di accordo offre alle Parti la possibilità di esaminare le modalità per migliorare ulteriormente il funzionamento dell'accordo e di fare raccomandazioni per eventuali modifiche inclusa l'aggiunta di nuovi allegati all'accordo adottati attraverso il comitato misto. Esso lascia le Parti libere di scegliere le modalità per modificare l'accordo e i suoi allegati secondo la stessa procedura di modifica che si conclude con la notifica di una Parte all'altra dell'avvenuto espletamento delle proprie procedure interne per l'entrata in vigore di una modifica convenuta di comune accordo. In particolare, quando l'oggetto della modifica è costituito da emendamenti agli allegati esistenti o dall'aggiunta di nuovi allegati, le Parti possono concordare di modificare l'accordo attraverso un semplice scambio di Note diplomatiche.
- 4.4. Inoltre, il progetto di accordo rappresenta un evidente vantaggio per l'Unione europea in quanto esso stabilisce il riconoscimento reciproco dei risultati della certificazione in tutte le aree dell'aeronavigabilità per tutti gli Stati membri. Va osservato che, attualmente, solo 6 Stati membri hanno concluso un accordo bilaterale con il Brasile che disciplina la certificazione di prodotto. Finora, Transport Brazil ha inoltre riconosciuto i risultati delle amministrazioni europee, specialmente quando avvengono sotto gli auspici delle JAA, per quanto riguarda il rilascio delle loro approvazioni. Reciprocamente, le JAA hanno verificato il sistema brasiliano e concordato "contratti di esternalizzazione" con l'amministrazione brasiliana che specificano le procedure da seguire per consentire alle JAA di raccomandare l'accettazione dei suoi risultati da Parte di autorità che sono membri JAA. La stessa impostazione si applica per il riconoscimento degli organismi di manutenzione, settore nel quale sono in vigore soltanto sei accordi formali. Anche in quest'area, è stato concluso un accordo di "esternalizzazione" fra Transport Brazil e le JAA che

permette il riconoscimento da Parte delle sue autorità membri dei centri di riparazione brasiliani (imprese di manutenzione) sotto la sorveglianza dell'amministrazione brasiliana. Attualmente non esistono accordi che disciplinano la certificazione ambientale dei prodotti aeronautici.

## **5. CONTENUTO DELL'ACCORDO**

### **5.1. Definizione chiara dei diritti e degli obblighi di entrambe le Parti**

5.1.1. L'accordo non intende andare oltre a quanto consentito dalle rispettive legislazioni delle Parti. La normativa applicabile per l'Unione europea è il regolamento (CE) n. 216/2008 e le relative misure attuative incluse le eventuali modifiche. Il sistema dell'Unione europea si riflette pienamente nel testo proposto, che stabilisce una chiara separazione dei compiti concernenti la certificazione di prodotti e componenti aeronautici, da un lato, e la certificazione delle imprese attive nella progettazione e fabbricazione di tali prodotti e componenti, dall'altro.

5.1.2. Per quanto riguarda la manutenzione, mentre è stata ritenuta esauriente la procedura di qualificazione del personale dell'ANAC, alcune procedure in materia di formazione devono essere ancora attuate. Per lo stesso motivo, la sorveglianza delle imprese di manutenzione viene effettuata attraverso un audit annuale approfondito da parte di due controllori dell'ANAC utilizzando delle checklist dettagliate. Dato che l'ANAC e l'AESA hanno iniziato solo recentemente a cooperare nell'area della manutenzione, al fine di offrire una piena riassicurazione sul sistema di sorveglianza del Brasile e per mantenere la fiducia in tale sistema, l'accordo propone di procedere al pieno riconoscimento delle certificazioni e della sorveglianza effettuate dall'ANAC solo quando sia stata pienamente dimostrata la capacità di assicurare la sorveglianza delle imprese di manutenzione. Una volta che tale capacità sia stata dimostrata, si propone che, come nel caso di accordi bilaterali tra l'Unione europea e il Canada in materia di sicurezza dell'aviazione civile, l'ANAC possa rilasciare autorizzazioni, a nome dell'AESA, ad imprese di manutenzione situate in Brasile che effettuano la manutenzione su aeromobili e loro parti progettati nella UE, senza la necessità che l'Agenzia debba rilasciare i propri certificati/autorizzazioni sulla base di certificati/autorizzazioni rilasciati dall'ANAC. Ciò è conforme ai requisiti di legge europei di cui all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 216/2008 che prevede, che nel quadro di un accordo internazionale, i certificati "possano" essere rilasciati dall'AESA o dalle autorità di Stati membri sulla base di certificati rilasciati da autorità di paesi terzi.

5.1.3. La Commissione ritiene che il disposto dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 216/2008 non impedisca all'Unione europea di concludere un accordo internazionale in base al quale i certificati rilasciati dalla autorità competente del paese terzo acquistano automaticamente validità anche nell'Unione europea. Su questa base, nell'area della manutenzione, l'accordo prevede delle disposizioni transitorie dirette a sviluppare la fiducia reciproca:

- le Parti decidono che, ai fini della procedura di manutenzione, la conformità alla legislazione applicabile in materia di manutenzione di una delle Parti, unitamente ai requisiti regolamentari specificati all'appendice B1, equivale a conformità alla legislazione applicabile dell'altra Parte;

- le Parti concordano che, ai fini della procedura di manutenzione, le rispettive autorità competenti delle Parti per le pratiche e procedure di certificazione, forniscono una prova di conformità equivalente ai requisiti indicati sopra;
- le Parti concordano che, ai fini della procedura di manutenzione, i criteri rispettivi delle Parti attinenti alle licenze del personale addetto alla manutenzione sono considerati equivalenti.

## **5.2. Modalità chiare per conseguire gli obiettivi del mandato**

- 5.2.1. Il progetto dispone che una Parte riconosce i risultati di conformità ottenuti da procedure specifiche dell'altra Parte quando siano state espletate in applicazione delle disposizioni contenute negli allegati (articolo 3, paragrafo 1).
- 5.2.2. Il progetto riconosce il diritto delle autorità di regolamentazione di entrambe le Parti di rilasciare certificati attestanti la conformità al sistema dell'altra Parte per conto di quest'ultima (articolo 3, paragrafo 1).
- 5.2.3. Il progetto di accordo assicura il mantenimento della reciproca fiducia attraverso un meccanismo idoneo che prevede un sistema di cooperazione e consultazione continue mediante una collaborazione rafforzata nell'ambito di verifiche, ispezioni, notificazioni e consultazioni tempestive su tutte le questioni che rientrano nel suo campo di applicazione (articolo 8, relativo alla cooperazione reciproca, all'assistenza e alla trasparenza).

## **5.3. Sviluppo della cooperazione relativa alla politica di sicurezza attraverso la trasparenza e lo scambio di informazioni**

- 5.3.1. Il progetto di accordo offre alle Parti la possibilità di avviare una stretta cooperazione in materia di politica di sicurezza seguendo un'impostazione proattiva ai fini del coordinamento delle loro politiche e iniziative in questa materia. Per raggiungere tale obiettivo si propone lo scambio di informazioni e dati, nonché lo sviluppo di programmi comuni allo scopo di accrescere le capacità di prevedere e prevenire o mitigare i potenziali rischi per l'aviazione civile al fine di attuare un sistema di sorveglianza per tutti gli aeromobili che operano nei loro territori.
- 5.3.2. Pur salvaguardando la riservatezza e la protezione delle informazioni sensibili (proprietarie), l'accordo (articolo 8bis) offre a entrambe le Parti la possibilità
  - (a) di fornirsi reciprocamente, dietro richiesta e tempestivamente informazioni e assistenza collegate ad incidenti, inconvenienti o fatti connessi alle materie disciplinate dall'accordo, e
  - (b) scambiarsi altre informazioni in materia di sicurezza relative alle operazioni degli aeromobili e risultati delle attività di sorveglianza tra cui le ispezioni a terra sugli aeromobili, utilizzando gli aeroporti di ciascuna Parte in conformità delle procedure sviluppate da ANAC e AESA.

## **5.4. Consultazioni periodiche e rapida risoluzione delle controversie**

- 5.4.1. Il progetto di accordo è concepito in modo da poter funzionare quotidianamente senza ostacoli e poter risolvere il più rapidamente possibile i problemi tecnici



derivanti dalla sua applicazione. A questo fine viene istituito un Comitato misto delle Parti, nonché dei sottocomitati (il comitato misto di settore per la certificazione e il comitato misto di settore per la manutenzione), incaricati di riferire al Comitato misto delle Parti e di monitorare l'applicazione degli allegati. Il Comitato misto e i sottocomitati espletano entrambi funzioni consultive e di mediazione, in modo da garantire il corretto funzionamento dell'accordo, costituendo una sede per la risoluzione delle controversie che possono insorgere tra le Parti (articolo 9, Comitato misto, nonché punto 2.2 dell'allegato 1 relativo alla certificazione e punto 4.2 dell'allegato 2 relativo alla manutenzione).

- 5.4.2. Il Comitato misto ha il compito di discutere e raccomandare alle Parti eventuali emendamenti all'accordo e ai suoi allegati e sviluppare procedure di lavoro su cooperazione e trasparenza regolamentari per tutte le attività che non sono sviluppate dai sottocomitati. In questo modo, le discussioni in quelle aree che non rientrano nei due allegati, ma sono disciplinate dal diritto dell'Unione europea (ad esempio, attività aeronautica, licenze o metodi di formazione con simulatore) possono avvenire in modo costruttivo in modo da preparare la strada ad eventuali future modifiche dell'accordo.
- 5.4.3. In qualsiasi momento può essere richiesta una consultazione (articolo 15). Nondimeno, le Parti devono adoperarsi al fine di risolvere le questioni tecniche al livello più basso possibile prima che degenerino in "controversie".

## **5.5. Mantenere un livello elevato di fiducia nei rispettivi sistemi**

- 5.5.1. Per mantenere un elevato grado di fiducia reciproco nei rispettivi sistemi di certificazione dell'aeronavigabilità iniziale e continua, l'Unione europea e il Brasile assumono determinati obblighi:
- notificare alla controparte l'identità della "autorità competente"; per l'Unione europea questo comporta la notifica alla Parte brasiliana che una autorità aeronautica nazionale ha superato una verifica (dell'AESA) e che da tale verifica risulta che l'autorità in questione ottempera pienamente alla legislazione dell'Unione europea, che ha adeguata conoscenza dei requisiti della legislazione brasiliana nelle aree pertinenti e che è in grado di espletare gli obblighi in materia di certificazione e manutenzione derivanti dagli allegati (articolo 5, paragrafo 2 e 3);
  - accertarsi, attraverso verifiche periodiche, che le autorità aeronautiche nazionali che sono state notificate alla controparte come "autorità competenti" conservino la capacità di ottemperare agli obblighi che ad esse derivano dall'accordo e dai suoi allegati (articolo 5, paragrafi 4 e 5);
  - cooperare nell'ambito della garanzia di qualità e consentire la reciproca partecipazione alle ispezioni di standardizzazione e alle reciproche valutazioni di conformità (autorità e imprese) (articolo 5, paragrafo 6 e articolo 8, paragrafo 5);
  - scambiare dati sulla sicurezza, cioè le informazioni disponibili su incidenti, inconvenienti o fatti (articolo 8, paragrafo 4) e assicurare l'opportuna riservatezza delle informazioni scambiate (articolo 11);

- notificare alla controparte tutti i requisiti applicabili e consultarsi reciprocamente e tempestivamente in merito alle modifiche regolamentari e organizzative (articolo 8).

## **5.6. Efficaci misure di salvaguardia**

- 5.6.1. Il progetto di accordo è concepito in modo da offrire alle Parti la flessibilità necessaria per poter reagire con tempestività a problemi di sicurezza o per imporre un maggiore livello di protezione che esse ritengono necessario ai fini della sicurezza (articolo 6). Per consentire alle Parti di affrontare situazioni di questo tipo senza mettere a repentaglio la validità dell'accordo, sono previste procedure specifiche.
- 5.6.2. Tuttavia, se le Parti non riescono a trovare una soluzione soddisfacente per una determinata situazione, il progetto di accordo prevede, anzitutto, la possibilità di sospendere il riconoscimento dei risultati dell'autorità competente contestata (articoli 6 e 10) e, in secondo luogo, mezzi e procedure da applicare per la denuncia parziale o integrale dell'accordo (articolo 16, paragrafo 3).

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

### **sulla firma di un Accordo tra l'Unione europea e il governo della Repubblica federativa del Brasile in materia di sicurezza dell'aviazione civile**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare gli articoli 100, paragrafo 2, e 207, paragrafo 4, in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 5, e articolo 218, paragrafo 6, lettera a), nonché l'articolo 218, paragrafo 8, primo comma.

vista la proposta della Commissione<sup>4</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione ha negoziato, per conto dell'Unione europea, un Accordo di cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile con la Repubblica federativa del Brasile, in conformità della decisione n. 13850/09 del Consiglio, del 9 ottobre 2009, che autorizza la Commissione ad avviare negoziati.
- (2) E' necessario firmare l'Accordo negoziato dalla Commissione, fatta salva la sua eventuale conclusione in data successiva.
- (3) Gli Stati membri adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurare che i rispettivi accordi bilaterali con il Brasile aventi lo stesso oggetto si estinguano alla data dell'entrata in vigore dell'Accordo,

DECIDE:

#### *Articolo unico*

La firma dell'Accordo tra l'Unione europea e la Repubblica federativa del Brasile sulla cooperazione in materia di sicurezza dell'aviazione civile (in appresso "l'Accordo") è approvata a nome dell'Unione europea, fatta salva la sua conclusione con decisione del Consiglio.

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la(le) persona(persona) abilitata(abilitate) a firmare l'Accordo a nome dell'Unione, fatta salva la sua conclusione.

---

<sup>4</sup> GU C [...] del [...], pag. [...].

Il testo dell'Accordo è allegato alla presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*