

E 4670

ASSEMBLÉE NATIONALE

TREIZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2008-2009

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 7 août 2009

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 7 août 2009

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Recommandation en vue d'une décision du Conseil autorisant la Commission à négocier un accord bilatéral entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale.



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 4 août 2009 (05.08)
(OR. en)**

12580/09

**AVIATION 116
RELEX 727
AMLAT 81**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 4 août 2009

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant

Objet: Recommandation en vue d'une décision du Conseil autorisant la
Commission à négocier un accord bilatéral entre la Communauté
européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de
certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la
compatibilité environnementale

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - SEC(2009) 1097 final.

p.j.: SEC(2009) 1097 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 3.8.2009
SEC(2009) 1097 final

Recommandation en vue d'une

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant la Commission à négocier un accord bilatéral entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE INTERNATIONAL

1. Il est largement admis que l'aviation civile est une activité fortement réglementée en raison de son impact potentiel sur la sécurité des voyageurs et des personnes au sol. Cela est particulièrement vrai dans le cas de la réglementation de la navigabilité et de la supervision continue des aéronefs et des composants dont ils sont équipés, ainsi que des organismes et du personnel intervenant dans leur conception, leur fabrication, leur maintenance et leur exploitation. Dans ces domaines, les États ont mis au point des systèmes détaillés de réglementation et de certification pour veiller à ce qu'aucun aéronef (ni son pilote) ne puisse voler et qu'aucun composant ne puisse y être monté s'ils n'ont pas été certifiés, et qu'une traçabilité soit assurée pour le suivi de la navigabilité et de l'aptitude des personnes qui exploitent l'aéronef. Dans le même esprit, les organismes assurant la conception, la fabrication, la maintenance et l'exploitation de ces produits doivent être agréés ou soumis à des inspections. Le personnel de maintenance doit être titulaire d'une licence et les organismes chargés de leur formation sont soumis à un contrôle, plus ou moins rigoureux selon l'État où ils sont établis. Des principes et processus analogues s'appliquent à l'exploitation des aéronefs, aux organismes et aux équipages participant à cette exploitation et à leur formation, y compris les équipements d'entraînement (simulateurs) utilisés à cette fin, ainsi qu'à la certification environnementale des produits aéronautiques.
2. Il est également admis qu'une harmonisation minimale est nécessaire en matière de commerce des produits aéronautiques (moteurs d'aéronef, hélices, pièces et équipements), afin d'éviter que des exploitants exerçant des activités commerciales ou non commerciales ne soient soumis à des obligations contradictoires lors de vols internationaux. Une coopération internationale a donc été mise en place, afin que les États puissent reconnaître mutuellement leurs systèmes de certification et leurs activités de supervision dès lors que les normes minimales et les pratiques recommandées établies dans les annexes de la convention de Chicago de 1944 applicables aux aéronefs, aux exploitants et aux équipages sont respectées. Inversement, le respect de ces normes et pratiques donne le droit aux titulaires de certificats appropriés délivrés par un État partie à cette convention de survoler le territoire de tout autre État contractant. Cependant, cette harmonisation n'assure que l'interopérabilité du système international de l'aviation civile, et non la libre circulation des produits, des services et du personnel.
3. Le système mis en place par la convention de Chicago reconnaît à chaque État contractant le droit d'être plus exigeant à l'égard de ses propres opérateurs, y compris en ce qui concerne les produits qu'ils utilisent et le personnel qu'ils emploient. Cela permet notamment aux États d'adapter le niveau de protection aux attentes de leurs citoyens. En outre, les normes de l'OACI fixent des objectifs généraux, mais laissent aux États contractants une grande marge de manœuvre quant aux mesures réglementaires détaillées à appliquer pour atteindre les normes minimales et respecter les pratiques recommandées. Tous ces éléments ont fait que, au fil des années, les États ont mis en place des systèmes réglementaires relativement différents et que les certificats, les agréments et les licences délivrés par un État ne sont pas automatiquement conformes aux exigences d'un autre État.

2. CONTEXTE COMMUNAUTAIRE

4. En 2002, la Communauté européenne a instauré un ensemble de règles communes pour l'aviation civile et a institué l'Agence européenne de la sécurité aérienne¹. Ces règles ont créé le cadre et les exigences essentielles permettant un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens européens et ont fait en sorte, moyennant l'adoption de mesures d'exécution², que les produits, les personnes et les organismes dans la Communauté satisfassent à ces règles et à celles adoptées en vue de protéger l'environnement. Ces règles ont été conçues pour faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des organismes dans le marché intérieur. Le cadre instauré en 2002 a été modernisé et étendu en 2008³ pour englober les produits, pièces et équipements aéronautiques, les exploitants exerçant des activités de transport aérien commercial, ainsi que les pilotes et les personnes, produits et organismes jouant un rôle dans leur formation et dans leur examen médical, et pour imposer qu'ils soient certifiés ou dotés de licences dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles correspondant aux normes énoncées et aux pratiques recommandées par la convention de Chicago.
5. Depuis 2002, les règles communes en matière de sécurité encouragent explicitement la coopération avec les pays tiers en vue d'atteindre les objectifs du système européen de sécurité. À cet effet, le règlement (CE) n° 216/2008 autorise la reconnaissance par la Communauté des agréments délivrés par un pays tiers à des organismes, des personnes et des produits, pièces et équipements étrangers, à condition qu'ils fassent l'objet d'un contrôle communautaire approprié. En l'absence d'un tel accord, les États membres sont autorisés à reconnaître, au moyen d'accords conclus à leur niveau, les agréments délivrés, par un pays tiers, à des organismes, des personnes et des produits, pièces et équipements étrangers.
6. La suppression des obstacles techniques aux échanges commerciaux est l'un des objectifs de la politique commerciale commune et relève par conséquent de la compétence exclusive de la Communauté. Par ailleurs, avec l'adoption des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et l'institution de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la Communauté est parvenue à une harmonisation interne dans les domaines concernés.
7. Cette situation est clairement reconnue dans le règlement (CE) n° 216/2008, dont l'article 12, paragraphe 1, dispose ce qui suit:
«Par dérogation aux dispositions du présent règlement et à ses règles de mise en œuvre, l'Agence ou les autorités aéronautiques de l'État membre peuvent délivrer des certificats sur la base des certificats délivrés par les autorités aéronautiques d'un

¹ Règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, JO L 240 du 7.9.2002, p. 1.

² Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 243 du 27.9.2003, p. 6), et règlement (CE) n° 2042/2003 du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 315 du 28.11.2003, p. 1).

³ Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE, JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

pays tiers, comme prévu dans les accords de reconnaissance mutuelle entre la Communauté et ce pays tiers.»

3. RELATIONS AVEC LE BRÉSIL

8. Pour faciliter la délivrance de certificats et d'agrément, les autorités réglementaires nationales ont mis au point, depuis des années, divers types d'arrangements entre elles: «contrats d'externalisation», par lesquels l'État exportateur accepte d'exécuter certaines tâches de certification et de supervision continue au nom des États importateurs afin de faciliter la délivrance et le maintien des certificats ou agréments, ou engagements bilatéraux globaux couvrant l'acceptation réciproque des constats de certification pour certaines ou toutes les tâches de certification en matière de navigabilité. La portée de ces arrangements dépend des besoins commerciaux et du niveau de confiance réciproque des parties.
9. À ce jour, un État membre (le Royaume-Uni) coopère de facto avec le Brésil dans le cadre d'un arrangement de travail, qui n'est pas officialisé, pour l'importation de certains produits fabriqués hors du Royaume-Uni. Un autre État membre (l'Italie) a conclu en mai 2000 un protocole d'accord sur la navigabilité avec le Brésil. Cependant, il n'existe aucun accord bilatéral entre un État membre et le gouvernement brésilien prévoyant la reconnaissance mutuelle des constats de certification dans le domaine de la navigabilité et de son maintien ou de la maintenance.
10. L'Agence européenne de la sécurité aérienne coopère depuis février 2004 avec l'Agence nationale de l'aviation civile brésilienne (ANAC), dans le cadre d'un arrangement de travail conclu conformément à l'article 27 du règlement (CE) n° 216/2008.
11. Cet arrangement de travail concerne l'exportation vers la Communauté de certains avions, pièces et équipements conçus et fabriqués par Embraer Empresa Brasileira de Aeronáutica S.A (ci-après «Embraer»), l'ANAC reconnaissant l'AESA comme l'autorité responsable de la navigabilité pour les États importateurs de la Communauté. L'avantage de cet arrangement est qu'il élimine les examens superflus de rapports ainsi que les inspections, essais et démonstrations, évaluations et agréments faisant double emploi, ce qui permet une acceptation maximale des constats de l'ANAC par l'AESA. Grâce à des visites destinées à renforcer la confiance et à la comparaison des procédures et des exigences de certification, l'AESA a accepté de reconnaître le système d'agrément par une entité désignée de l'ANAC dans le cadre du système général de certification des aéronefs pour certains types d'avions, de pièces et d'équipements établi dans l'arrangement de travail. Les constats effectués en vertu de cet arrangement dans le cadre du système d'agrément par une entité désignée sont aussi valables que ceux effectués directement par l'ANAC. Cependant, rien n'empêche l'AESA d'interagir directement avec une entité désignée en particulier. L'ANAC et l'AESA ont aussi coopéré harmonieusement de façon à permettre aux entités désignées brésiliennes d'effectuer des constats de conformité et/ou de réaliser des inspections de conformité dans la CE.
12. L'arrangement de travail porte sur: a) l'acceptation des avions neufs et d'occasion produits par Embraer pour lesquels l'AESA a délivré un certificat de type ou reconnu un certificat de type précédemment délivré dans le cadre des procédures JAA; b) les types/modèles d'avions pour lesquels la certification de type a été demandée auprès

de l'AESA; c) les pièces et équipements neufs pour ces avions; d) l'agrément des certificats de type supplémentaires délivrés au nom d'Embraer pour des types d'avion spécifiques (répertoriés).

13. Cet arrangement est le reflet de la principale politique de l'ANAC, qui consiste à ne prendre aucune décision technique qui pourrait avoir des conséquences pour les produits provenant d'un autre État de conception sans coordination préalable avec l'autorité responsable de cet État.
14. Actuellement, l'arrangement de travail est limité aux avions Embraer et aux pièces et équipements qui leur sont destinés. Cependant, la présence de produits européens dans l'aviation commerciale brésilienne se chiffre à environ 100 avions Airbus, 10 avions Fokker, 38 avions Dassault, 150 hélicoptères Eurocopter et 50 hélicoptères Agusta. L'ANAC consacre 95 % de ses activités aux produits brésiliens, 2 % à la validation de produits et le reste à différentes activités liées au maintien de la navigabilité de produits étrangers au Brésil.

L'évaluation globale du système brésilien effectuée par l'AESA au cours des cinq dernières années de coopération a permis de conclure qu'il existe des similitudes suffisantes entre les systèmes de certification et de supervision applicables dans la Communauté et ceux applicables au Brésil, ce qui facilite l'acceptation des constats de certification effectués par l'ANAC pour des produits, pièces et équipements brésiliens. Toutefois, il existe dans plusieurs domaines des différences qui doivent faire l'objet d'un examen et d'une évaluation plus approfondis par l'Agence.

4. NECESSITE D'UN ACCORD COMMUNAUTAIRE

15. L'acceptation mutuelle des avions, pièces et équipements neufs et d'occasion conçus et fabriqués dans la Communauté et au Brésil, qui dépasse largement le champ d'application et les limites de la coopération actuelle entre l'ANAC et l'AESA, ne peut s'inscrire dans le cadre d'un arrangement de travail et nécessite un accord au niveau communautaire.
16. D'un point de vue juridique, cet accord est nécessaire pour que l'AESA et les États membres puissent accepter les constats de certification concernant des produits (neufs et d'occasion) qui n'ont pas été certifiés dans le cadre du système JAA. De plus, il est nécessaire d'instaurer un niveau suffisamment élevé de confiance mutuelle, afin que chacune des parties puisse se convaincre que les organismes intervenant dans le processus réglementaire de l'autre partie sont capables d'effectuer de manière satisfaisante les évaluations de la conformité et d'assurer le contrôle réglementaire nécessaire pour la délivrance de ses propres certificats et agréments. En troisième lieu, un tel accord est nécessaire à l'établissement du cadre dans lequel les deux systèmes, dans divers domaines de la sécurité tels qu'ils sont couverts par le règlement (CE) n° 216/2008, pourront être comparés de sorte que les activités de certification et de supervision puissent être limitées aux points sur lesquels il existe des différences notables, ce qui conduira à une réduction importante de la charge de travail et des coûts pour les autorités réglementaires et les entreprises. Enfin, cet accord est nécessaire pour maintenir et renforcer la confiance instaurée, afin que tous les acteurs concernés (autorités, fabricants, compagnies aériennes et voyageurs) bénéficient d'un système de sécurité homogène.

17. Étant donné que cette acceptation n'est prévue par aucun accord officiel entre les États membres et le Brésil, un accord entre la Communauté européenne et le Brésil est absolument nécessaire pour permettre le développement harmonieux des relations avec ce pays dans le domaine de la sécurité, en vue de parvenir, lorsque c'est possible, à la reconnaissance mutuelle des constats et des normes de certification.
18. Sur le plan économique, un accord en matière de sécurité aérienne renforcerait en premier lieu les relations commerciales existant dans le secteur aéronautique entre la Communauté et le Brésil. Les exportations de produits aéronautiques de l'UE vers le Brésil représentent actuellement 33 % des importations⁴ totales du Brésil dans ce secteur. En fait, depuis 2004, les exportations de produits aéronautiques de la Communauté vers le Brésil ont constamment augmenté, passant de 293 millions d'euros à l'époque à 390 millions d'euros en 2007. Cependant, la valeur des importations dans ce secteur a nettement diminué depuis 2005. L'observation des flux commerciaux depuis 2004 révèle que les aéronefs (avions et hélicoptères) représentent un atout important dans les échanges entre l'UE et le Brésil. Le Brésil, en ce qui concerne la valeur des exportations d'aéronefs, est le huitième partenaire commercial de l'UE, ce qui le place parmi les premiers partenaires de l'UE-27 pour ce qui est de la valeur des importations dans le secteur aéronautique, après les États-Unis et le Canada, pays avec lesquels la Communauté a aussi signé des accords dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile (respectivement les 30 juin 2008 et 6 mai 2009).
19. En outre, un accord en matière de sécurité de l'aviation entre la Communauté et le Brésil permettrait d'élargir la coopération à des domaines autres que la navigabilité (initiale et maintien) des produits aéronautiques et les services de maintenance. La Communauté pourrait en effet inscrire dans l'accord l'ensemble des domaines couverts par le règlement (CE) n° 216/2008 , ce qui faciliterait davantage l'exploitation des services aériens entre la Communauté et le Brésil.
20. De plus, cet accord offrirait aux deux parties la possibilité de se lancer dans une coopération plus vaste en matière de réglementation de la sécurité aérienne, en leur permettant d'échanger les informations importantes pour la sécurité relatives aux accidents et incidents, et ouvrirait la voie à une coopération étroite en ce qui concerne les enquêtes portant sur le non-respect des exigences de sécurité prévues par le règlement (CE) n° 216/2008 et ses règles de mise en œuvre ou sur l'application de cette réglementation.
21. Conscientes de ces possibilités, les autorités brésiliennes ont exprimé leur intérêt et leur volonté de conclure un tel accord avec la Communauté en vue d'établir un cadre clair assurant la continuité et la régularité des échanges de produits et de services aéronautiques.
22. Durant le dernier trimestre de 2008, les services de la Commission ont entamé, avec l'aide de l'AESA, des discussions exploratoires avec l'ANAC et le gouvernement brésilien en vue d'établir une bonne compréhension mutuelle du fonctionnement des deux systèmes. Sur cette base, l'AESA a déjà indiqué les points pour lesquels elle juge nécessaire de se mettre d'accord et de lancer un processus de renforcement de la confiance en vue de négociations et rapides, en toute connaissance de cause et en ayant toute confiance dans le système de certification et de supervision du Brésil.

⁴ Sources: Eurostat et outil de consultation ISDB (statistiques de la DG TRADE).

23. Compte tenu du fait que, dans un premier temps, l'accord entre la Communauté et le Brésil devrait s'appuyer sur l'expérience tirée de la coopération entre autorités dans le cadre de l'arrangement de travail conclu entre l'ANAC et l'AESA, cette dernière a déclaré que des mesures de renforcement de la confiance devraient être convenues avec le Brésil, et que des projets de certification concernant certains types de produits devraient faire l'objet d'un «suivi de projets» par l'AESA, dans les domaines suivants:
- (a) le système brésilien de certification, y compris les aspects liés à l'agrément d'organisme de conception ou aux moyens équivalents, doit faire l'objet d'une évaluation complète;
 - (b) le système brésilien de production, y compris les aspects liés à l'agrément d'organisme de production ou aux moyens équivalents, doit faire l'objet d'une évaluation complète.
24. En conséquence, un accord bilatéral entre la Communauté et le Brésil se concentrerait au départ sur les agréments de navigabilité et le contrôle des produits, pièces et équipements aéronautiques civils, sur les agréments environnementaux et les essais environnementaux de produits aéronautiques civils ainsi que sur les aspects du maintien de la navigabilité liés à la conception des produits aéronautiques.
25. En ce qui concerne la maintenance, il existe actuellement au Brésil sept organismes directement approuvés et surveillés par l'AESA au titre de la Partie 145 (ou par une autorité aéronautique nationale au nom de l'AESA et sous la supervision de celle-ci). Pour que l'accord permette également l'élargissement de la coopération à ce domaine, un processus de renforcement de la confiance est jugé nécessaire afin que la Communauté et en particulier l'AESA se familiarisent avec le système brésilien d'agrément et de supervision dans ce domaine et avec la réglementation brésilienne applicable. Une fois ce processus lancé, une annexe concernant l'agrément et la supervision des installations de maintenance pourrait être ajoutée à l'accord bilatéral entre la Communauté et le Brésil.
26. Moyennant une comparaison satisfaisante entre les réglementations et un processus réussi de renforcement de la confiance, d'autres domaines de coopération couverts par le règlement (CE) n° 216/2008, tels que l'exploitation des aéronefs (y compris l'agrément de sécurité des transporteurs aériens brésiliens pour l'exploitation de services aériens à l'intérieur de la Communauté), les licences des pilotes et leur formation (y compris les simulateurs) et l'agrément environnemental de produits, devraient être envisagés dans le respect des exigences communautaires établies dans les règles de mise en œuvre détaillées. Enfin, à un stade ultérieur, une coopération devrait aussi être possible bientôt au sein du système de sécurité EASA dans d'autres domaines, à savoir la gestion du trafic aérien, les services de navigation aérienne et les aérodromes.
27. Un accord entre la Communauté et le Brésil en matière de sécurité de l'aviation civile devrait, pour atteindre ses objectifs, prévoir les mesures clés suivantes:
- (a) un rapprochement progressif des exigences et des processus réglementaires des deux parties;
 - (b) un renforcement de la confiance dans les systèmes de certification des deux parties pour permettre aux autorités compétentes brésiliennes d'exécuter dans

un délai raisonnable, au nom de la Communauté, les tâches que celle-ci doit accomplir pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008;

- (c) un renforcement de la confiance dans la supervision pour que chacune des parties soit certaine que les organismes participant au processus réglementaire de l'autre partie sont capables d'effectuer de manière satisfaisante les évaluations de conformité et la supervision réglementaire nécessaires à la délivrance de ses propres agréments;
- (d) une coopération renforcée prévoyant des consultations régulières entre les parties pour veiller à un fonctionnement satisfaisant de l'accord, notamment par l'instauration de mécanismes de coopération appropriés destinés à procéder à des vérifications réciproques portant sur le maintien de l'aptitude et de la capacité des organismes réglementaires participant à la mise en œuvre de l'accord;
- (e) un système de contrôle permanent du fonctionnement de l'accord, y compris ses éventuelles annexes, prévoyant la gestion efficace par un comité mixte composé de représentants des deux parties et habilité à chercher et à proposer en temps utile des solutions à tout problème rencontré dans la mise en œuvre de l'accord.

5. RECOMMANDATION

28. À la lumière de ce qui précède, la Commission recommande:

- (a) que le Conseil l'autorise à négocier un accord bilatéral entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale;
- (b) Que, puisqu'elle mènera les négociations au nom de la Communauté européenne, conformément au traité, le Conseil désigne un comité spécial pour l'assister dans cette tâche; et
- (c) que le Conseil publie les directives de négociation jointes en annexe.

Recommandation en vue d'une

DÉCISION DU CONSEIL

autorisant la Commission à négocier un accord bilatéral entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 300, paragraphe 1, vu la recommandation de la Commission⁵,

DÉCIDE:

Article premier

La Commission est autorisée à négocier un accord bilatéral entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile et de la compatibilité environnementale.

Article 2

La Commission mène les négociations au nom de la Communauté européenne; il est nommé un comité spécial pour l'assister dans cette tâche.

Article 3

La Commission mène les négociations conformément aux directives de négociation jointes en annexe.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le Président*

⁵ JO C ... du ..., p. ...

ANNEXE

DIRECTIVES DE NÉGOCIATION

ACCORD BILATÉRAL ENTRE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE ET LE BRÉSIL SUR L'ACCEPTATION RÉCIPROQUE DES CONSTATS DE CERTIFICATION DANS LE DOMAINE DE LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA COMPATIBILITÉ ENVIRONNEMENTALE

La Commission mène des négociations en vue de la conclusion d'un accord entre la Communauté européenne et le Brésil sur l'acceptation réciproque des constats de certification dans le domaine de la sécurité et de la compatibilité environnementale de l'aviation civile, couvrant dans un premier temps la certification des produits, pièces et équipements aéronautiques.

Dans un délai raisonnable et après un processus de renforcement de la confiance, l'accord pourrait aussi couvrir l'agrément et la supervision des organismes et du personnel participant à la maintenance de ces produits, pièces et équipements aéronautiques.

L'accord facilitera les échanges commerciaux de produits, pièces et équipements aéronautiques et de services liés à la maintenance des aéronefs.

L'accord permettra notamment:

- de délivrer aisément aux produits conçus, fabriqués, modifiés ou réparés sous le contrôle réglementaire d'une partie les agréments nécessaires pour qu'ils puissent être enregistrés ou exploités sous le contrôle réglementaire de l'autre partie;
- d'assurer la maintenance d'aéronefs immatriculés ou exploités sous le contrôle réglementaire d'une partie par des organismes se trouvant sous le contrôle réglementaire de l'autre partie;

limitant ainsi autant que possible les évaluations, essais et contrôles faisant double emploi aux cas où il existe des différences importantes entre les réglementations et s'en remettant au système de certification d'une des parties pour vérifier la conformité avec les exigences de l'autre partie. À cet effet, l'accord peut reconnaître aux autorités réglementaires de l'une ou l'autre partie le droit de délivrer des certificats attestant cette conformité au nom de l'autre partie.

Pour faciliter la réalisation de l'objectif énoncé ci-dessus, l'accord peut prévoir une coopération en matière de réglementation afin de rapprocher progressivement les prescriptions et les processus réglementaires des deux parties.

Cet accord peut également comprendre des processus de renforcement de la confiance, dans tous les domaines qu'il couvre, pour permettre à chacune des parties d'être certaine que les organismes intervenant dans le processus réglementaire de l'autre partie sont capables d'effectuer de manière satisfaisante les évaluations de la conformité et d'assurer le contrôle réglementaire nécessaire pour la délivrance de ses propres agréments. Ces processus de renforcement de la confiance ont pour objectif de permettre aux autorités compétentes de tous les États membres d'exécuter dans un délai raisonnable, au nom du Brésil, les tâches qu'elles doivent accomplir pour l'application du règlement (CE) n° 216/2008 et de ses règles de mise en œuvre.

L'accord peut également prévoir des mécanismes de coopération appropriés pour vérifier, sur une base de réciprocité, l'aptitude et la capacité continues des organismes de réglementation intervenant dans sa mise en œuvre, en prévoyant des audits, inspections et enquêtes conjoints concernant les autorités et entités relevant du contrôle réglementaire des parties.

L'accord prévoit l'organisation de consultations régulières entre les parties pour veiller à sa bonne application.

La gestion de l'accord peut être confiée, au besoin, à un comité mixte composé de représentants des deux parties. L'accord peut également prévoir la création, dans les domaines

qu'il couvre, de sous-comités mixtes chargés de veiller à sa bonne application dans ces domaines et de proposer des solutions aux problèmes rencontrés dans les domaines en question.

L'accord prévoit des procédures en vue de son extension à l'agrément environnemental de produits, aux opérations aériennes y compris l'autorisation, pour les aéronefs utilisés par les exploitants des parties, d'opérer dans l'espace aérien et sur le territoire des parties, à l'octroi de licences aux équipages et à l'approbation des équipements d'entraînement synthétique, selon ce que les parties décideront d'un commun accord, et en vue de son extension ultérieure aux services de navigation aérienne.