

Avis du Comité économique et social européen sur «La sécurité de l'aviation pour les passagers»

(2009/C 100/07)

Le 17 janvier 2008, conformément à l'article 29, paragraphe 2 de son règlement intérieur, le Comité économique et social européen a décidé d'élaborer un avis d'initiative sur

«La sécurité de l'aviation pour les passagers».

La section spécialisée «Transports, énergie, infrastructures, société de l'information», chargée de préparer les travaux du Comité en la matière, a adopté son avis le 24 septembre 2008 (rapporteur: M. McDONOGH).

Lors de sa 448^e session plénière des 21, 22 et 23 octobre 2008 (séance du 23 octobre 2008), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 94 voix pour et 2 abstentions.

1. Recommandations

1.1. Le CESE recommande de créer des normes spécifiques aussi unifiées que possible pour les services de sécurité en matière d'aviation, en complément des normes juridiques communes existantes qui régissent l'approche communautaire de la sécurité de l'aviation civile.

1.2. Le Comité pense qu'il convient d'exclure tout prestataire de services des activités de sécurité de l'aviation notamment si: il est en état de faillite; il fait l'objet d'une procédure de déclaration de faillite; il a fait l'objet d'un jugement constatant un délit affectant sa moralité professionnelle; il a commis une faute professionnelle grave; il n'est pas en règle avec ses obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale; il n'est pas en règle avec ses obligations relatives au paiement de ses impôts et taxes; il a largement déformé la réalité ou omis de fournir des informations dans le cadre d'un appel d'offres; il n'est pas inscrit au registre professionnel alors que la législation nationale l'y oblige. De plus, les prestataires de services de sécurité dans le domaine de l'aviation devraient disposer d'un mécanisme interne de recrutement, garantir une formation suffisante du personnel et être assurés pour les responsabilités éventuelles suivant l'exécution du contrat.

1.3. Le CESE recommande d'introduire un programme de formation juridiquement contraignant ainsi qu'une formation obligatoire pour le personnel de sécurité dans les 27 États membres de l'UE.

1.4. Le Comité estime que les mesures doivent être claires et concises.

1.5. Le CESE estime nécessaire d'informer explicitement les compagnies aériennes, les aéroports et les prestataires de services de sécurité sur l'application de la législation sur les mesures de sécurité et de fournir, sous de strictes conditions, un accès direct à ces règles aux compagnies aériennes, aéroports et prestataires de services de sécurité.

1.6. Le Comité pense que la publication au Journal officiel de l'UE des passages non sensibles des modalités d'application de la

législation contenant des mesures de sécurité qui fixent des obligations ou limitent les droits des passagers ainsi qu'une révision de ces mesures de sécurité tous les 6 mois sont indispensables dans l'ordre juridique communautaire.

1.7. Le CESE demande à la Commission européenne de prendre des initiatives en ce qui concerne la compensation des victimes d'actes criminels, tels que les attaques terroristes, dans le domaine de l'aviation.

1.8. Les mesures devraient promouvoir la reconnaissance et l'évolution des carrières dans le secteur de la sécurité.

1.9. Les mesures devraient viser à éviter les contrôles de sécurité redondants en appliquant le concept de «sûreté à guichet unique» dans l'ensemble de l'UE et promouvoir la reconnaissance des mesures de sûreté des pays tiers.

1.10. Les mesures devraient développer une approche innovante sur-mesure permettant la différenciation des mesures de sécurité pour les membres d'équipage et les passagers, sans compromettre la sécurité.

1.11. Le Comité estime que la sécurité de l'aviation doit être une priorité pour l'allocation de fonds à la recherche en matière de sécurité.

1.12. L'évaluation indépendante des technologies et des critères technologiques par la Commission européenne est indispensable. Le CESE estime qu'en se basant sur cette évaluation indépendante, des standards pour les technologies utilisées en matière de sûreté de l'aviation et un registre central de fournisseurs agréés devraient être créés.

1.13. Le CESE considère qu'il est nécessaire d'instaurer une approche plus coordonnée entre les États membres dans la lutte contre le terrorisme et le crime organisé. De plus, les mesures plus strictes prises au niveau national, qui créent des obligations et/ou limitent les droits des passagers, devraient reposer sur une évaluation des risques, prendre en compte la dignité humaine, être révisées tous les 6 mois et être explicitement communiquées à la communauté des voyageurs.

2. Introduction

2.1. Suite aux événements tragiques du 11 septembre 2001, un règlement-cadre du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽¹⁾ a été adopté. Il fixe les principales dispositions et normes communes régissant l'approche communautaire de la sûreté de l'aviation civile. Si la législation communautaire fixe les normes fondamentales communes, elle permet également aux États membres (ou aux aéroports) de fixer des normes plus exigeantes, du fait du niveau variable de risque d'attaque terroriste en fonction de l'Etat membre, de l'aéroport ou de la compagnie aérienne.

2.2. En 2005, la Commission européenne a lancé une procédure de révision de ce règlement-cadre dans le domaine de la sûreté de l'aviation ⁽²⁾, ce qui a conduit à un consensus entre les membres du Parlement européen et le Conseil de l'UE, le 11 janvier 2008, et à l'adoption d'un nouveau règlement-cadre (n° 300/2008 ⁽³⁾), le 11 mars 2008. Cette révision avait pour objectif de clarifier, simplifier et harmoniser davantage les exigences légales afin d'améliorer la sûreté globale de l'aviation civile.

2.3. Il conviendrait de profiter de la dynamique engagée par la révision du règlement-cadre, car il s'agit d'une modification fondamentale des règles régissant la sûreté de l'aviation. La politique commune des transports fut l'une des premières politiques communes de l'UE. Dans ce contexte, le transport aérien revêt une importance capitale pour la liberté de circulation des personnes et des marchandises, deux des objectifs de l'UE. La liberté d'un citoyen de voyager dans un autre Etat membre implique qu'il soit à l'abri du danger. De plus, la perturbation (du fait d'une attaque terroriste, par exemple) du transport aérien aurait des conséquences négatives sur l'économie européenne dans son ensemble. Il est donc clair que la sécurité devrait demeurer un élément clé de la réussite du transport aérien.

2.4. Malgré les nombreuses initiatives en matière de sûreté de l'aviation, le cadre réglementaire actuel dans ce domaine ne tient pas compte de certaines préoccupations essentielles des passagers, compagnies aériennes, aéroports et prestataires privés de services de sécurité. Le secteur du transport aérien a besoin de mesures plus claires, globales et harmonisées. L'objectif global de la politique de sûreté aérienne devrait donc être de créer un cadre réglementaire clair, efficace et transparent et de donner un visage humain à la sécurité.

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil du 16 décembre 2002 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, JO L 355 du 30.12.2002, p. 1.

⁽²⁾ COM (2003) 566, Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2320/2002 du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile, JO C/2004/96.

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002, JO L 97 du 09.4.2008, p. 72.

3. La certification des prestataires privés de services de sécurité est indispensable

3.1. La sûreté de l'aviation étant cruciale pour le fonctionnement du système de transport aérien, la création de normes spécifiques pour les services de sûreté aérienne est indispensable, en plus des normes juridiques communes actuelles qui régissent l'approche communautaire de la sûreté de l'aviation civile. En pratique, les prestataires privés de services de sécurité sont souvent sélectionnés uniquement parce qu'ils proposent les tarifs les plus bas, en dépit de la nature sensible de leur activité. Une nouvelle législation contraignante intégrant ces normes spécifiques devrait permettre de tenir compte des critères de qualité pour la sélection des prestataires de services de sécurité.

3.2. Lors de la sélection et de l'attribution des critères pour les prestataires de services de sécurité, il conviendrait notamment de tenir compte de leur capacité financière et économique, de leur transparence financière, de leurs compétences et de leur capacité technique, afin d'améliorer la qualité des services.

3.3. L'EASA (*European Aviation Security Association*) a récemment lancé une initiative d'autorégulation au travers d'une Charte de qualité et son annexe sur la formation du personnel de sécurité du secteur privé. Les principes avancés dans ce document pourraient servir de base à la certification de toutes les entreprises privées de sûreté aérienne et traduisent l'engagement du secteur à proposer des solutions de qualité.

3.4. Le CESE recommande l'instauration de critères de qualité juridiquement contraignants pour les prestataires privés de services de sûreté aérienne. Ces derniers pourraient être exclus des activités de sûreté de l'aviation notamment si: ils sont en état de faillite; ils font l'objet d'une procédure de déclaration de faillite; ils ont fait l'objet d'un jugement constatant un délit affectant leur moralité professionnelle; ils ont commis une faute professionnelle grave; ils ne sont pas en règle avec leurs obligations relatives au paiement des cotisations de sécurité sociale; ils ne sont pas en règle avec leurs obligations relatives au paiement de leurs impôts et taxes; ils ont largement déformé la réalité ou omis de fournir des informations dans le cadre d'un appel d'offres; ils ne sont pas inscrits au registre professionnel alors que la législation nationale les y oblige. De plus, les prestataires de services de sécurité dans le domaine de l'aviation devraient disposer d'un mécanisme interne de recrutement, proposer une formation suffisante du personnel et être assurés pour les responsabilités éventuelles suivant l'exécution du contrat.

3.5. En outre, le CESE propose d'introduire un programme de formation juridiquement contraignant ainsi qu'une formation obligatoire pour le personnel de sécurité dans les 27 États membres de l'UE.

4. Reconnaissance des vérifications d'antécédents pour le personnel de la sécurité

4.1. Avant leur embauche, les personnes travaillant dans la sécurité devraient, conformément au règlement-cadre actuel et futur sur la sûreté de l'aviation, recevoir une formation spécifique et se soumettre à une vérification d'antécédents. Il est en effet crucial qu'un futur agent de sécurité n'ait aucun lien avec des groupes terroristes ou criminels potentiels ni aucun antécédent terroriste ou criminel, son travail étant un élément essentiel du système de sûreté de l'aviation.

4.2. À l'heure actuelle, les vérifications d'antécédents sont réalisées par les autorités nationales, habituellement par le ministère de la justice ou de l'intérieur, dans les limites de leur juridiction. Il n'existe donc pas de reconnaissance mutuelle de ce pré-requis par la majorité des États membres. Cette question est très importante si l'on tient compte de la mobilité des travailleurs, liberté fondamentale établie par le traité de Rome.

4.3. Le CESE invite le Conseil de l'UE et la Commission européenne (dans les limites de ses compétences en matière de coopération judiciaire et policière dans l'UE) à réfléchir à cette question.

5. Sûreté à guichet unique

5.1. Le fait d'attribuer des compétences à l'UE en matière de sûreté de l'aviation a pour principal objectif de réaliser un cadre législatif européen commun pouvant être appliqué de façon cohérente dans tous les États membres de l'UE. Toutes les réglementations européennes devant être appliquées par l'ensemble des États membres, la conséquence logique serait la reconnaissance mutuelle parmi les États membres des normes de sécurité européennes (c'est le concept de «sûreté à guichet unique»). Tout passager, bagage ou cargaison voyageant entre deux États membres de l'UE devrait être considéré comme sûr et ne devrait donc pas être soumis à des contrôles de sécurité supplémentaires au point de correspondance européen vers la destination finale.

5.2. Le principe de sûreté à guichet unique a été reconnu à l'échelon de l'UE; il est encore renforcé par le nouveau règlement-cadre révisé sur la sûreté de l'aviation. Cependant, la reconnaissance mutuelle dans l'UE des normes de sécurité des États membres n'est toujours pas achevée. Compte tenu du fait que les niveaux de menace divergent selon les États membres, certains ont imposé des mesures de sécurité plus strictes afin de limiter les menaces spécifiques auxquelles ils sont exposés.

5.3. Cette absence de reconnaissance des normes de sécurité dans l'UE implique la multiplication de contrôles redondants, qui ne se traduisent pas uniquement par des retards et coûts supplémentaires pour les compagnies aériennes mais également par l'utilisation de ressources qui seraient plus utiles pour la protection d'éléments plus vulnérables.

5.4. Le principe de sûreté à guichet unique, qui devrait être mis en œuvre dans l'UE, doit également être envisagé par rapport aux pays tiers. Il n'y a aucune raison que les avions en provenance de pays dotés de bons systèmes de sécurité aérienne, tels que les États-Unis ou Israël, soit considérés comme «non sécurisés». La reconnaissance mutuelle des normes devrait également être possible avec les pays tiers partageant le même point de vue, ce qui contribuerait à instaurer un système de sécurité équilibré à l'échelle de la planète dans lequel tous les efforts seraient dirigés vers la véritable menace.

5.5. Le CESE invite donc la Commission européenne à garantir que le principe de sûreté à guichet unique est correctement appliqué dans l'UE et que tout avion reliant deux pays de l'UE est considéré comme sûr. La Commission européenne est également fortement incitée à avancer rapidement en matière de reconnaissance des normes de sécurité des pays tiers, lorsqu'elles peuvent être considérées comme équivalentes, tout particulièrement en ce qui concerne les États-Unis.

6. Différenciation

6.1. Compte tenu des prévisions de croissance significative du nombre de passagers aériens pour les années à venir, les contrôles de sécurité actuels auxquels sont soumis les passagers et les bagages ne constituent pas un modèle durable. À l'heure actuelle, tous les passagers sont contrôlés de la même façon et ils doivent tous se soumettre à la même procédure de contrôle de sécurité. Ce processus pénible fait d'ailleurs l'objet de la majorité des plaintes des passagers lorsqu'on leur demande d'évaluer leur voyage. Leur mécontentement est renforcé par le fait que la grande majorité des passagers ne posent aucun problème à la sécurité de l'aéroport ou de l'avion.

6.2. Là encore, les ressources disponibles pour garantir la sûreté de l'aviation sont extrêmement limitées. Il convient tout d'abord de distinguer ce qui est probable de ce qui est possible. La crédibilité du système dans son ensemble doit s'appuyer sur la capacité à répondre aux menaces probables, sans essayer de couvrir la totalité des risques possibles. L'identification d'une menace probable doit reposer sur l'estimation de cette menace et sur l'évaluation du risque pris lorsque les mesures adéquates sont appliquées.

6.3. Le CESE invite la Commission européenne à réfléchir à une approche visant à passer de la systématisation des contrôles de sécurité effectués sur les passagers à une différenciation proactive des passagers associant la collecte d'informations à la force de dissuasion des mesures de contrôle aléatoires.

7. Allocation de fonds à la recherche-développement dans le domaine de la sécurité

7.1. Le CESE se félicite que la somme de 1,2 milliard EUR ait été allouée à la recherche en matière de sécurité, au titre du 7^e programme-cadre de recherche. La sûreté aérienne devrait être considérée comme une priorité dans l'allocation des fonds du fait des coûts croissants que cela représente pour le secteur et de son impact sur la société dans son ensemble. Par ailleurs, il est capital que les projets sélectionnés correspondent à la politique développée et que les fonds soient disponibles pour la recherche nécessaire à cet égard, telle que la recherche sur les technologies de détection des explosifs liquides ou sur d'autres technologies de détection telles que la biométrie.

7.2. Par conséquent, le CESE demande à la Commission européenne de coordonner ses travaux en interne afin d'optimiser l'utilisation des ressources financières provenant des contributeurs.

7.3. En outre, le CESE recommande d'allouer des fonds à une évaluation indépendante des technologies et des critères technologiques de la Commission européenne. Il conviendrait ensuite de créer, en se basant sur cette évaluation indépendante, des standards pour les technologies utilisées en matière de sûreté de l'aviation ainsi qu'un registre central de fournisseurs agréés.

8. Difficultés à recruter et conserver le personnel de sécurité

8.1. Dans certains États membres, les aéroports ou les prestataires de services de sécurité sont confrontés à d'importantes difficultés pour le recrutement du personnel de sécurité. Il est normal que les critères de sélection aient été renforcés, compte tenu de l'importance du rôle de ces agents. Ainsi, outre la nécessité de passer l'étape de la vérification d'antécédents, la nécessité de parler une ou plusieurs langues étrangères et de posséder un certain niveau d'éducation pour être en mesure de comprendre les procédures et de gérer les passagers récalcitrants ne fait que restreindre le nombre de candidats potentiels.

8.2. Autre problème: une fois le personnel recruté et dument formé, il devient extrêmement difficile de le retenir. La nécessité de travailler en horaires flexibles, la pression constante et le salaire relativement faible font de la profession d'agent de sécurité une profession peu recherchée. Par ailleurs, il est évident que le manque de reconnaissance sociale et de perspectives de carrière entraîne une fuite des compétences vers d'autres secteurs.

8.3. Le CESE estime que la Commission européenne a un rôle important à jouer dans ce domaine social en promouvant dans l'ensemble de l'UE les avantages que présente une carrière d'agent de sécurité, plus concrètement en revalorisant ces emplois importants.

9. Responsabilité

9.1. Le secteur de l'aviation investit dans la prestation de services de haute qualité mais est confronté à des obstacles empêchant d'avoir une vision claire des obligations juridiques, ce qui gêne la bonne mise en œuvre.

9.2. Le CESE estime que les mesures doivent être claires et formulées aussi simplement que possible dans la pratique. Les réglementations actuelles consistent souvent en une série de règles découlant de différents textes juridiques, avec beaucoup d'exceptions. Il en résulte un ensemble complexe d'obligations qui ne contribuent nullement à l'efficacité et qui augmentent le stress du personnel, les retards et les désagréments pour les passagers.

9.3. De plus, les utilisateurs finaux des mesures de sécurité, à savoir les compagnies aériennes, les aéroports et les prestataires de sécurité qui appliquent vraiment les mesures, n'ont pas d'accès direct à ces règles. Les principaux prestataires de services, tels que les compagnies aériennes, les aéroports et les prestataires de services de sécurité, sont censés appliquer les règles correctement, mais ils ne sont pas directement informés de ces règles. L'article 254 du traité CE prévoit pourtant que la réglementation doit être publiée au Journal officiel de l'UE. Il est absurde de demander aux prestataires de services d'appliquer des règles qu'ils ne sont pas censés connaître. Dans l'affaire C-345/06 en cours, mieux connue sous le nom d'affaire Heinrich, l'avocat général Sharpston propose dans ses conclusions de déclarer inexistante le règlement de mise en œuvre sur la sécurité de l'aviation. D'après l'avocat général, la non-publication suivie et délibérée de l'annexe au règlement n° 2320/2002, qui contenait notamment la liste des objets interdits en bagage à main, revêt une gravité si évidente qu'elle ne peut être tolérée par l'ordre juridique communautaire ⁽¹⁾.

9.4. Par conséquent, le CESE recommande que les compagnies aériennes, les aéroports et les prestataires de services de sécurité qui doivent appliquer des mesures de sécurité en soient informés clairement et directement. Il convient donc de permettre aux compagnies aériennes, aéroports et prestataires de services de sûreté de l'aviation un accès direct à ces règles, sous de strictes conditions. Le fait que les prestataires privés de services de sécurité doivent appliquer des mesures de sécurité et soient jusqu'à un certain point responsables de leur application, sans pour autant être en mesure de pouvoir s'informer directement, nuit à la qualité des services. Toutefois, compte tenu des impératifs de confidentialité de ces règles, il convient de fixer et d'appliquer des conditions spécifiques à cet égard. En outre, le CESE recommande la publication au *Journal officiel de l'UE*, conformément à l'article 254 du traité CE, des passages non sensibles des modalités d'application du règlement n° 2320/2002, qui fixe des obligations ou limite les droits des passagers, ainsi qu'une révision tous les 6 mois des mesures de sécurité fixant des obligations ou limitant les droits des passagers. Le CESE reconnaît la nécessité pour les États membres de pouvoir prendre des mesures plus strictes, du fait du niveau de risque variable. Le CESE estime cependant qu'une approche plus coordonnée entre États membres est nécessaire dans la lutte contre le terrorisme et le crime organisé. De plus, les mesures plus strictes prises au niveau national, qui créent des obligations et/ou limitent les droits des passagers, devraient reposer sur une évaluation des risques, prendre en compte la dignité humaine, être révisées tous les 6 mois et être communiquées à la communauté des voyageurs.

10. Conséquences d'une attaque terroriste

10.1. L'un des objectifs de l'UE est la liberté de circulation des personnes et des biens. De plus, l'UE s'est engagée à créer une politique commune des transports et à protéger les droits de l'homme tels que le droit à la vie et à la propriété.

⁽¹⁾ Conclusions de l'avocat général M^{me} Eleanor SHARPSTON dans l'affaire C-345/06, 10 avril 2008, www.curia.europa.eu

10.2. Dans l'affaire Cowan ⁽¹⁾, la CJCE a conclu que lorsque le droit communautaire garantit à une personne physique la liberté de se rendre dans un autre État Membre, la protection de l'intégrité de cette personne dans l'État Membre en cause, au même titre que celle des nationaux et des personnes y résidant, constitue le corollaire de cette liberté de circulation. Le Conseil de l'UE y a ajouté, dans sa directive n° 2004/80/CE, que les mesures visant à faciliter la compensation des victimes d'actes criminels doivent faire partie intégrante de la réalisation de cet objectif. Ces principes s'appliquent dans le cas de victimes d'attaques terroristes dans le domaine de l'aviation civile.

10.3. Lors de sa réunion des 15 et 16 octobre 1999 à Tampere, le Conseil de l'UE a appelé à l'instauration de règles minimales protégeant les victimes d'actes criminels, notamment en ce qui concerne leur accès à la justice et leurs droits à compensation des dommages subis, y compris les frais juridiques.

10.4. Compte tenu du fait que les compagnies aériennes, les aéroports et le secteur de la sécurité investissent dans des services de haute qualité, au travers de la recherche, et contribuent ainsi à la sûreté de la société sans pour autant disposer des compétences ultimes pour prévenir les attaques terroristes, il convient que l'UE prenne des initiatives pour prêter assistance aux victimes des attaques terroristes.

10.5. Il n'existe actuellement aucune réglementation européenne en matière de compensation des victimes d'une attaque terroriste. Les victimes sont laissées en attente de l'issue des procédures judiciaires et de solutions proposées à titre gracieux par les États membres. Du fait de l'absence de réglementation européenne commune, ce sont les systèmes nationaux de responsabilité civile qui s'appliquent, ce qui n'est pas satisfaisant et ne protège pas les citoyens des conséquences graves d'une attaque terroriste. Par exemple, les victimes réclamant une compensation doivent lancer de longues procédures judiciaires à l'encontre de terroristes qui ne sont pas toujours

faciles à trouver ou qui ne disposent pas nécessairement des ressources financières suffisantes pour compenser les victimes. En outre, différents acteurs concernés, tels que les compagnies aériennes, les aéroports et les prestataires privés de services de sécurité, pourraient être entraînés en justice avec une responsabilité potentiellement illimitée sur la base des systèmes nationaux de responsabilité civile. Les solutions d'assurance existantes ne sont pas suffisantes, les compagnies aériennes, les aéroports et les prestataires privés de services de sécurité devant payer des primes s'assurance élevées pour une couverture limitée. En clair, ces acteurs privés ne sont pas en mesure de fournir les compensations nécessaires aux victimes et il n'est pas non plus souhaitable que des acteurs privés paient pour des actions dirigées contre des politiques d'État.

10.6. Le CESE souhaite attirer l'attention sur l'article 308 du traité CE, qui permet à la Communauté d'agir si deux conditions sont remplies. Premièrement, l'action doit être nécessaire pour remplir l'un des objectifs de la Communauté; deuxièmement, elle ne doit être prévue par aucun autre article du traité CE.

10.7. Le CESE recommande donc, en tant que solution potentielle, de prendre une initiative sur la base de l'article 308 du traité CE en ce qui concerne la compensation des victimes des attaques terroristes, de la même manière que l'action de l'UE est nécessaire pour atteindre l'objectif de la liberté de circulation des personnes et des biens, pour protéger le fonctionnement du transport aérien ainsi que le droit à la vie et à la liberté des citoyens.

10.8. Dans le présent avis, le CESE propose à la Commission européenne et au Conseil de l'UE d'appliquer des principes utilisés dans d'autres secteurs (nucléaire, maritime, par exemple), à savoir: une responsabilité stricte plafonnée et concernant un seul acteur, dont la viabilité est assurée par un régime de responsabilité à trois niveaux, à savoir une assurance, un fonds financé par l'ensemble des acteurs concernés et une intervention de l'État.

Bruxelles, le 23 octobre 2008.

Le Président
du Comité économique et social européen
Mario SEPI

⁽¹⁾ CJCE, Ian William COWAN VS. Trésor public, affaire n°186/87, www.curia.europa.eu