

**Avis du Comité économique et social européen sur la «Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne»**

COM(2009) 217 final – 2009/0063 (COD)

(2010/C 128/27)

Rapporteur: **M. OPRAN**

Le 20 juillet 2009, le Conseil a décidé, conformément à l'article 80, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne, de consulter le Comité économique et social européen sur la

*«Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur les redevances de sûreté aérienne»*

COM(2009) 217 final – 2009/0063 (COD).

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 12 octobre 2009.

Lors de sa 457<sup>e</sup> session plénière des 4 et 5 novembre 2009 (séance du 5 novembre 2009), le Comité économique et social européen a adopté le présent avis par 130 voix pour, 4 voix contre et 2 abstentions.

## 1. Recommandations et propositions

1.1. Le Comité recommande au Parlement et au Conseil **d'adopter le projet de directive sur les redevances de sûreté aérienne, présenté par la Commission, de manière à ce que la méthodologie moderne et les solutions qui y sont proposées soient appliquées le plus rapidement possible au niveau de tous les États membres.**

1.2. Parallèlement, le Comité propose **de procéder aux corrections et modifications ci-après** afin de faire ressortir plus clairement la méthodologie et les solutions modernes avancées par la Commission et d'en simplifier l'application:

1.2.1. Dans l'exposé des motifs, au paragraphe 3 intitulé «Éléments juridiques de la proposition», à l'alinéa consacré à la non-discrimination, le Comité propose qu'il soit tenu compte de la contribution apportée par les aviateurs en vue d'accroître le niveau de sûreté des appareils – frais de recherche et de développement technologique compris – et suggère de compléter comme suit: **«Les coûts de tarification pour la sûreté aérienne doivent être équitables et non discriminatoires à l'égard des compagnies aériennes, des passagers et de l'industrie aéronautique».**

1.2.2. Concernant le projet de directive, le Comité propose que le libellé du premier paragraphe de l'article premier intitulé «Objet» soit modifié comme suit: **«La présente directive établit des principes communs au niveau de l'UE pour le calcul et la perception des redevances de sûreté dans tous les aéroports communautaires».**

1.2.3. À l'article 4 «Consultation», le Comité propose que le deuxième paragraphe soit libellé comme suit: **«Les États membres veillent à ce qu'un comité des exploitants aériens soit mis en place dans chaque aéroport. Ce comité participe à une procédure de consultation obligatoire et régulière avec l'entité gestionnaire d'aéroport en ce qui concerne le fonctionnement du système de redevances de sûreté et le niveau de ces redevances. Ces consultations sont organisées chaque fois que nécessaire mais, en tout état de cause, jamais moins d'une fois par an. Seront également associés de manière permanente aux travaux de ce comité les représentants des organisations de la société civile qui défendent**

**les intérêts des passagers aériens, avec un statut de membre de plein droit ou d'observateur selon le cas».**

1.2.4. Compte tenu de l'effort financier que les États membres devront consentir pour soutenir la mise en place des nouvelles autorités, le CESE considère que **la Commission, le Parlement et le Conseil devraient, en fin de compte, choisir entre les deux possibilités suivantes:**

1.2.4.1. confier le rôle «d'unités opérationnelles indépendantes» aux structures professionnelles et bien formées des secrétariats des comités nationaux de la sûreté aérienne (CNSA), en évitant ainsi l'apport d'un soutien financier;

1.2.4.2. maintenir la décision initiale **de créer de nouvelles structures indépendantes.**

1.2.5. Le Comité, convaincu que les activités liées à la sécurité nationale en général et à la lutte contre les menaces terroristes en particulier constituent des responsabilités majeures incombant aux États membres, estime de même qu'il y a lieu **de revoir sensiblement à la hausse la contribution des gouvernements au financement des mesures de sûreté aérienne afin que cette contribution financière couvre davantage les coûts encourus – actuellement supportés par les aéroports, les opérateurs aériens et les passagers.**

## 2. Conclusions et remarques

2.1. Le fondement sur lequel repose la nouvelle méthodologie proposée par la Commission pour calculer les redevances spécifiques des prestations liées aux services de sûreté à destination de l'aviation civile consiste à sélectionner et définir **un ensemble de principes de base** auquel tous les exploitants d'aéroports de ce secteur seront tenus de se conformer lorsqu'ils fixent eux-mêmes le niveau des taxes propres qui doivent être supportées financièrement soit par l'ensemble des bénéficiaires potentiels (États, autorités aéroportuaires, compagnies d'aviation et les citoyens qui en sont les passagers), soit par une ou plusieurs des catégories que l'on vient d'énumérer. Ces principes sont les suivants:

— la subsidiarité;

- la responsabilité de l'État;
- la tarification;
- l'information et la communication;
- l'harmonisation;
- la transparence;
- la mise en place, au niveau de chaque État membre, d'une autorité nationale indépendante de supervision (AIS).

2.2. Après avoir procédé à une évaluation attentive des principes de base proposés par la Commission, le CESE considère que leur application pratique peut permettre d'éliminer les écarts de procédure existants et de garantir une mise en œuvre réussie de la nouvelle méthodologie novatrice.

2.3. En ce qui concerne la nécessité de créer, au niveau de chaque État membre, une autorité nationale indépendante de supervision, le Comité précise ce qui suit:

2.3.1. il existe déjà, dans chaque État membre, un comité national de la sûreté aérienne (CNSA), structuré comme un organisme interministériel.

2.3.2. Le secrétariat de cette instance, même s'il ne peut être considéré comme un organisme véritablement indépendant, peut assurer la fonction «d'unité opérationnelle» de supervision dotée de l'ensemble des ressources professionnelles, humaines et financières nécessaires, en veillant à l'application correcte et efficace des dispositions de la directive. Le CESE estime, sur le plan global, que ce qui touche à la sûreté des personnes dans un État membre ne devrait pas être rendu totalement indépendant, mais être soumis en dernier ressort au contrôle démocratique parlementaire.

2.4. Le Comité apprécie le travail professionnel accompli par la Commission, notamment le recours à la modélisation informatique, pour évaluer **les principales options en matière de redevances de sûreté aérienne**, sur la base des principes internationaux en vigueur.

2.4.1. **L'UE n'intervient pas dans ce processus** – conséquences de cette position.

2.4.2. **L'application de politiques d'autoréglementation acceptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le secteur concerné** est susceptible de protéger les intérêts des passagers et de soutenir plus efficacement les services de sûreté aérienne, par la consultation directe entre les transporteurs aériens et les aéroports.

2.4.3. **Identique à l'option 2.4.2 mais imposée législativement, par une directive européenne**

2.4.4. **Financement intégral du budget de la sûreté aéroportuaire** par les États membres, ce qui supprimerait totalement les dépenses de sûreté à charge de tiers et les aspects discriminatoires, afin de choisir la solution optimale «gagnant-gagnant» pour les passagers, les autorités aéroportuaires, les compagnies aériennes et les pouvoirs publics.

2.5. Le Comité approuve la décision de la Commission et conclut également que **la troisième option permet de servir au mieux les intérêts des consommateurs et d'accroître l'efficacité des services de sûreté aéroportuaire fournis**; le Comité

précise aussi que la mise en œuvre administrative de cette solution au niveau des États membres et le surcoût qu'elle entraînera pourraient être d'une ampleur négligeable si la Commission acceptait de confier le rôle «d'unités opérationnelles spécialisées» aux secrétariats des comités nationaux de la sûreté aérienne (CNSA), déjà mis en place conformément aux dispositions de la directive sur les *taxes aéroportuaires* <sup>(1)</sup>.

2.6. Simultanément, le Comité estime que l'option choisie par la Commission ne permettra d'atteindre le but poursuivi que si **les gouvernements acceptent à leur tour de revoir sensiblement à la hausse leur participation** à la couverture des coûts encourus.

2.7. En ce qui concerne les dispositions de la directive relatives à la transparence, le CESE estime qu'il y a lieu de préciser clairement qu'elles se réfèrent non seulement aux problèmes liés aux coûts de sûreté aérienne, mais également, dans la même mesure, aux mécanismes de financement existants. En effet, seule la transparence sur ces mécanismes permettra aux opérateurs aériens et aux passagers de comprendre avec précision le mode de calcul des redevances de sûreté appliquées par les autorités aéroportuaires. Il importe aussi que l'information communiquée au public contienne également les coûts liés au personnel des services de sûreté ainsi que les principaux indicateurs de performance propres à ses activités.

2.8. S'agissant, au paragraphe 3 intitulé «Éléments juridiques de la proposition» de l'exposé des motifs, des alinéas «Consultations et recours» et «Transparence», le Comité estime que **les représentants des associations de passagers aériens devraient, en tant que principaux contributeurs au budget de la sûreté aérienne, participer au dialogue organisé entre les autorités aéroportuaires et les compagnies aériennes**, ne fût-ce qu'en qualité d'observateurs. Cela pourrait permettre d'éviter l'introduction ou de faire cesser l'application injustifiée de certaines procédures de sûreté, qui sont à la fois coûteuses et portent gravement atteinte à la dignité des passagers sans avoir pour effet de réduire sensiblement le niveau de la menace terroriste. D'ordinaire, les procédures de ce type sont proposées par les autorités américaines et/ou israéliennes comme des mesures venant s'ajouter aux procédures standard. Leur application dépend du niveau de la menace dans un certain nombre de situations. Toutefois, il existe dans les États membres des autorités responsables de la sûreté qui, soit par excès de zèle, soit, pour certaines, par peur d'avoir à assumer une estimation erronée du niveau de danger, ont tendance à les appliquer systématiquement. Dès lors, elles refusent habituellement toute proposition de débat commun sur ces procédures émanant de la société civile organisée.

2.8.1. Ainsi, à l'aéroport de Bruxelles National, il est demandé aux passagers de se déchausser avant de passer le portique de détection des métaux, tandis que leurs chaussures sont examinées séparément au moyen d'un appareil de contrôle. Cette procédure présente un risque de contamination des citoyens au cours du déplacement à pieds nus sur le sol de la zone de contrôle, sol sur lequel se trouvent peut-être des millions de virus pouvant, par exemple, provenir des éternuements d'un autre passager dont la contamination au virus de la grippe porcine n'aurait pas encore été diagnostiquée. Dans le même temps, la direction de l'aéroport a acheté, en utilisant des fonds publics, un grand nombre d'équipements de détection de dernière génération permettant un contrôle des chaussures des passagers sans que ceux-ci n'aient à se déchausser. Ces équipements sont certes installés dans la zone de contrôle, mais ils ne sont pas utilisés au cours des procédures de contrôle de sécurité des passagers.

<sup>(1)</sup> JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

2.8.2. Un autre exemple actuel qui peut faire débat concerne l'interdiction d'introduire des liquides à bord d'un appareil au-delà d'un volume maximal autorisé ridiculement faible qui a été fixé, dans un excès de zèle injustifié, à la valeur dérisoire de 100 ml par passager.

2.9. En dépit de l'incompatibilité entre, d'une part, la disposition du projet de directive relative à l'interdiction de dégager un profit opérationnel des activités de prestation de services de sûreté aérienne et, d'autre part, la philosophie orientée vers la maximisation des profits qui sous-tend l'existence et l'activité mêmes des entreprises privées, et dans le souci d'éviter d'autres interprétations erronées de l'article 7 du projet de directive, le Comité tient à proposer à la Commission d'accepter que des entreprises privées prestent des services de sûreté dans les aéroports, exceptions faites des opérations de contrôle et de détection.

2.10. Le CESE est d'avis que la mise en œuvre adéquate de la proposition de la Commission, doublée d'une **plus grande participation des représentants de la société civile**, pourrait bénéficier considérablement tant aux citoyens européens qu'à ceux du reste du monde, ainsi qu'à l'industrie aéronautique et à l'ensemble des exploitants d'aéroport de l'espace communautaire.

### 3. Observations générales

#### 3.1. La proposition de directive de la Commission, résultat d'une vaste consultation

3.1.1. Durant le processus d'élaboration de la directive, la direction générale «Énergie et transports» a consulté les États membres et les organisations professionnelles représentatives du secteur concerné et des consommateurs, en s'appuyant sur des données fournies par onze États membres, neuf organisations professionnelles des administrations aéroportuaires et du transport aérien et une association représentant les passagers aériens.

3.1.2. Les États membres ont rejeté unanimement la proposition de mettre l'intégralité de ces coûts de sûreté à la charge des gouvernements nationaux, en faisant valoir qu'ils font partie intégrante des coûts liés à l'activité économique du secteur de l'aviation, qui doivent être supportés par cette branche, de la même manière que c'est l'industrie automobile qui consent les investissements nécessaires pour améliorer la sécurité des voitures particulières. Tous les pays de l'Union ont insisté sur l'idée d'interdire totalement de dégager des bénéfices opérationnels de ces activités et souligné par ailleurs la nécessité d'assurer un degré élevé de transparence dans le secteur.

#### 3.2. Définition du problème

##### 3.2.1. Les composantes du coût de la sûreté aérienne

3.2.1.1. Trois composantes majeures peuvent être distinguées: les coûts de la sûreté aéroportuaire, ceux des compagnies aériennes et ceux supportés par les États membres. La majeure partie de ces coûts est imputable aux contrôles de sécurité des passagers et du chargement (bagages).

3.2.1.2. Les coûts des contrôles de sécurité sont répartis entre deux postes: les salaires du personnel et les infrastructures et équipements spécifiques. En règle générale, les services de sûreté sont soit assurés directement par les organismes nationaux compétents en la matière, soit délégués à l'administration de l'aéroport concerné ou à une firme privée spécialisée.

##### 3.2.2. Combien coûte la sûreté aérienne et qui paie au final?

En 2007, les coûts des mesures de sûreté aérienne au niveau de l'UE se sont élevés, selon les estimations, à 1,6 milliard d'euros, ce

qui représente environ 1 % du montant total moyen qu'ont dépensé pour leurs billets d'avion les plus de 636 millions de passagers ayant embarqué dans un aéroport de l'Union. Les États membres et l'industrie recouvrent la majeure partie des coûts qu'ils supportent grâce aux taxes et aux redevances supplémentaires payées par les passagers aériens. Au total, les compagnies d'aviation, les passagers et les expéditeurs de fret par avion couvrent plus de 90 % du coût des services de sûreté aérienne, tandis que les pouvoirs publics des États membres, au moyen de dotations budgétaires, n'en prennent à leur charge que 6 à 7 %.

#### 3.2.3. Pratiques discriminatoires dans le domaine des coûts pour prestations de sûreté aérienne

Quelle que soit leur destination, les passagers aériens sont soumis aux mêmes contrôles de sécurité sur l'ensemble du territoire de l'UE, y compris lorsqu'ils empruntent des vols intérieurs nationaux. De ce fait, les coûts de sûreté devraient être partout les mêmes. Malheureusement, les compagnies aériennes, soucieuses de réduire leurs coûts propres, entreprennent souvent de répercuter sur les passagers les débours qu'elles auraient dû supporter au titre du contrôle de sûreté. D'une manière générale, les compagnies nationales usent de la position de force qu'elles détiennent dans les aéroports de leur pays d'origine, en modifiant la structure tarifaire en faveur des vols intérieurs et en augmentant le prix des billets pour les liaisons dont le terminal d'embarquement est situé dans un aéroport étranger.

**Tableau n° 1: coûts de sûreté aérienne par passager pour des vols externes intracommunautaires et des vols intérieurs nationaux**

Pays / aéroport	Vol intracommunautaire	Vol intérieur
Roumanie – aéroport de Bucarest	7,50 €	3,81 €
Espagne – tous les aéroports	1,39 €	1,18 €
Lituanie - Vilnius	2,32 € / MT du poids maximum de l'appareil au décollage	1,16 € / MT du poids maximum de l'appareil au décollage
Chypre – Larnaca	0,39 €	0

Le tableau 1 présente des exemples de la pratique selon laquelle de nombreuses compagnies nationales tarifient différemment les coûts des services de sûreté selon que le vol concerné est international ou intérieur, alors que pareille pratique contrevient totalement aux dispositions de l'article 5 du règlement-cadre 300/2008 sur la sûreté aérienne <sup>(2)</sup>.

#### 3.3. Modélisation et simulation des variantes de choix / sélection de la solution optimale

Lors de l'élaboration de la directive, la Commission a procédé à l'évaluation par simulation mathématique de quatre options, fondées sur les principes internationaux qui existent en matière de redevances de sûreté aérienne.

##### 3.3.1. Option 1: non-intervention de l'UE dans le processus et conséquences de cette position

Les tarifs pratiqués aboutiront à de fortes discriminations, entre compagnies aériennes comme entre passagers.

<sup>(2)</sup> JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

3.3.2. Option 2: **application de politiques d'autoréglementation acceptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le secteur concerné.** Un tel dispositif est susceptible de protéger les intérêts des passagers et de soutenir plus efficacement les services de sûreté aérienne, par la consultation directe entre les transporteurs et les aéroports.

Bien qu'un tel cadre ait été instauré dès 1981, sous la forme d'un règlement de l'OACI, l'autoréglementation n'a débouché sur aucun résultat notable.

3.3.3. Option 3: **similaire à l'option 2 mais imposée législativement, par une directive européenne**

En outre, les compagnies aériennes peuvent assigner les aéroports en justice si les redevances de sûreté sont discriminatoires ou sont utilisées à d'autres fins que la couverture des dépenses de sûreté. Cette solution est appuyée par une série de politiques communautaires connexes et est cohérente avec la législation afférente des États membres.

3.3.4. Option 4: **financement intégral du budget de la sécurité aéroportuaire** par les États membres. Cette procédure supprimerait totalement les dépenses de sûreté à charge de tiers et les aspects discriminatoires.

En revanche, pareille option dissuade d'apporter une quelconque amélioration de la qualité des services de sûreté, dès lors qu'elle n'encourage en aucune manière les opérateurs concernés à contrôler leurs coûts. En plus, tous les États membres récusent énergiquement cette voie.

3.4. *Évaluation par le Comité de la sélection effectuée par la Commission en ce qui concerne les principes appliqués pour la définition de la nouvelle méthodologie*

3.4.1. La subsidiarité

3.4.1.1. Le principe de subsidiarité s'applique dans les cas où la proposition ne relève pas des compétences exclusives de l'Union. Cependant, les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par chaque État membre isolément étant donné que les systèmes de redevances de sûreté et la détermination des taxes y afférentes dans les différents aéroports ne font pas l'objet d'une réglementation uniforme dans toute l'UE.

3.4.1.2. Des systèmes de redevances de sûreté différents continuent d'exister dans les États membres, une situation qui nuit à la création de conditions de concurrence équitables tant pour les aéroports que pour les transporteurs aériens.

3.4.1.3. L'application dans tous les États membres de l'UE d'un ensemble commun de règles de base en matière de redevances de sûreté garantira des conditions de concurrence équitables entre les partenaires aériens en ce qui concerne la définition des paramètres de répartition des coûts de sûreté aéroportuaire.

3.4.1.4. Il existe des systèmes de tarification différents au niveau des États membres, une situation qui découle de l'absence de principes communs, appliqués uniformément, pour le calcul des redevances de sûreté. La directive élimine les ambiguïtés dans ce domaine en définissant et en proposant une méthode de calcul unique, qui rendra possible cette application uniforme.

3.4.1.5. La proposition se borne à définir un ensemble de règles minimales à respecter lorsque des États membres et/ou des exploitants d'aéroport déterminent les niveaux de redevances de sûreté. La directive n'impose pas de système de redevances particulier. C'est aux États membres qu'il incombe de définir ce système.

**Conclusion:** le choix et l'application du principe de subsidiarité sont corrects et nécessaires à la mise en œuvre de la nouvelle directive.

3.4.2. La responsabilité de l'État

3.4.2.1. Comme pour la subsidiarité, le principe de la responsabilité de l'État s'applique dans les cas où la proposition ne relève pas des compétences exclusives de la Communauté. Les problèmes soulevés sont similaires pour ces deux principes adoptés en vue de l'élaboration de la directive.

3.4.2.2. La proposition se borne à définir un ensemble de règles minimales à respecter lorsque des États membres et/ou des exploitants d'aéroport déterminent les niveaux de redevances de sûreté. La directive n'impose pas de système de redevances particulier. C'est aux États membres qu'il incombe de définir ce système.

**Conclusion:** le choix et l'application du principe de la responsabilité de l'État sont corrects et nécessaires à la mise en œuvre de la directive, en prenant en considération les conditions asymétriques potentiellement conflictuelles ainsi que la disparité concernant le niveau d'alerte terroriste qui est de la responsabilité de chaque État, et en fonction de la nationalité du transporteur. Il convient de revoir sensiblement à la hausse la participation des gouvernements au financement de la sécurité aérienne. Au niveau de l'État, c'est en effet à l'exécutif qu'incombe les principales tâches dans le domaine de la lutte anti-terroriste.

3.4.3. La tarification

3.4.3.1. La perception des redevances relatives à la prestation de services de navigation aérienne et de services d'assistance en escale fait déjà l'objet du règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne <sup>(3)</sup> et de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté <sup>(4)</sup>.

3.4.3.2. Les frais juridiques en matière de sûreté ne peuvent pourtant pas être repris dans un système commun de tarification à cause des écarts considérables existant entre les niveaux de contribution des différents États membres à l'élaboration, à l'équipement et à la mise en application des systèmes de sûreté aérienne dans les aéroports nationaux.

**Conclusion:** le choix et l'application du principe de tarification sont corrects et nécessaires en vue de la mise en œuvre des dispositions de la directive, sans chercher à élaborer un système commun de tarification étant donné la diversité des conditions existant au niveau des États membres.

<sup>(3)</sup> JO L 341 du 7.12.2006, p. 3.

<sup>(4)</sup> JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

### 3.4.4. L'information et la communication

3.4.4.1. En général, dans les aéroports européens comme dans ceux des autres continents, les utilisateurs sont organisés en comités d'exploitants d'aéroport, entretenant un dialogue permanent avec les autorités aéroportuaires.

3.4.4.2. Le recours à un tel cadre rend possible l'échange d'informations concernant la procédure de calcul et les principaux éléments sur la base desquels sont fixées les redevances de sûreté: prévisions opérationnelles, projets de développement, demandes spécifiques et propositions émanant des usagers.

**Conclusion:** le choix du principe de l'information et de la communication directe entre les opérateurs de sûreté et les autorités aéroportuaires est pertinent compte tenu de son utilité dans le cadre de la mise en œuvre de la nouvelle directive. Inclure les activités de relations publiques permettrait de renforcer encore l'importance de ce principe.

### 3.4.5. L'harmonisation

3.4.5.1. L'harmonisation de la base tarifaire des coûts de sûreté dans les aéroports communautaires est possible là où ces frais sont intégralement repris dans les redevances de sûreté.

3.4.5.2. Le montant des redevances perçues ne doit pas dépasser le total des coûts effectivement encourus pour garantir la sûreté, financements publics compris. En résumé, pour ce genre d'activité, il n'est pas acceptable de dégager un profit opérationnel.

3.4.5.3. C'est pour cette dernière raison que les redevances dans leur ensemble ne pourront pas être intégralement harmonisées.

**Conclusion:** le choix et l'application du principe de l'harmonisation de la base tarifaire sont corrects et nécessaires pour la mise en œuvre de la directive, étant toutefois entendu qu'il est impossible d'harmoniser les redevances dans leur ensemble et interdit de dégager un profit opérationnel.

### 3.4.6. La transparence

3.4.6.1. Il importe d'assurer la transparence là où l'incidence économique résulte de mesures nationales de sûreté plus

strictes que les normes communautaires spécifiques établies conformément au 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.

3.4.6.2. Il convient néanmoins de mentionner que plusieurs de ces mesures peuvent être imposées, de manière permanente ou temporaire, mais uniquement sur la demande expresse d'un ou de plusieurs opérateurs aériens.

**Conclusion:** le choix et l'application du principe de transparence sont corrects et nécessaires en vue de la mise en œuvre de la directive et notamment dans les cas où les mesures de sûreté au niveau des États membres sont plus strictes qu'au niveau communautaire ainsi que dans ceux où une demande expresse émane des opérateurs aériens. Celle-ci doit être accompagnée d'informations détaillées sur les sources de financement et sur les organismes collectant les fonds alloués s'il s'agit d'autres instances que les autorités aéroportuaires.

3.4.7. La nécessité de créer, au niveau de chaque État membre, une autorité nationale indépendante de supervision

3.4.8. Il existe déjà, dans chaque État membre, un comité national de la sûreté aérienne (CNSA) structuré comme un organisme interministériel.

3.4.9. Selon nous, même si les secrétariats des CNSA, en tant que structures gouvernementales, ne peuvent entièrement fonctionner comme une autorité de supervision indépendante, le professionnalisme et la réputation internationale de leurs spécialistes ainsi que les ressources financières dont ils disposent leur permettent de contrôler en toute neutralité que les dispositions de la directive sont appliquées correctement et efficacement.

**Conclusion:** la création d'une AIS est une mesure adéquate et nécessaire en vue de la mise en œuvre réussie des dispositions de la nouvelle directive. Bien que les secrétariats des CNSA soient intégrés dans des structures gouvernementales, le Comité considère qu'ils peuvent remplir cette mission de manière neutre et professionnelle, ce qui permet de limiter l'effort financier à consentir par les États membres pour créer de nouvelles structures et les rendre opérationnelles.

Bruxelles, le 5 novembre 2009.

Le Président  
du Comité économique et social européen  
Mario SEPI