



Comitetul Economic și Social European

TEN/396
Tarifele de securitate
aviatică

Bruxelles, 5 noiembrie 2009

AVIZUL

Comitetului Economic și Social European

privind

propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului referitoare la:

„Tarifele de securitate aviatică”

COM(2009) 217 final – 2009/0063 (COD)

Raportor: **dl OPRAN** (Grupul I – RO)

Administrator: Aleksandra KLENKE

La 20 iulie 2009, în conformitate cu articolul 80 alineatul (2) din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la

*Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului
privind: „Tarifele de securitate aviatică”
COM(2009) 217 final – 2009/0063 (COD).*

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 12 octombrie 2009.

Raportor: **dl Marius – Eugen OPRAN** (Grupul I – RO).

În cea de-a 597-a Sesiune Plenară, care a avut loc în zilele de 4 și 5 noiembrie 2009 (ședința din 4 noiembrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 286 voturi pentru, 2 voturi împotriva și 4 abțineri.

*

* *

1. Recomandări și propuneri

- 1.1 Comitetul recomandă Parlamentului și Consiliului ***adoptarea proiectului de directivă înaintat de Comisie referitor la „Tarifele de securitate aviatică”, în vederea aplicării cât mai rapide, la nivelul tuturor statelor membre, a metodologiei și a soluțiilor moderne propuse.***
- 1.2 În același timp, pentru o mai clară evidențiere și simplitate în aplicarea metodologiei și a soluțiilor moderne propuse de Comisie, CESE propune ***efectuarea următoarelor corecturi și modificări:***
 - 1.2.1 În ceea ce privește expunerea de motive capitolul (3) „Elemente juridice ale propunerii” paragraful „Nediscriminarea”, Comitetul propune ca acesta să țină cont de contribuția adusă, inclusiv de costurile de cercetare și dezvoltare tehnologică suportate, de producătorii de aeronave în vederea creșterii nivelului de securitate al aparatelor, fiind completat astfel: ***„Costurile de tarificare pentru securitatea aeriană trebuie să fie echitabile și nediscriminatorii pentru companiile aeriene, pasageri și industria aeronautică”.***
 - 1.2.2 Referitor la conținutul proiectului de directivă, la articolul 1 - „Obiect”, Comitetul propune ca alineatul (1) să se modifice după cum urmează: ***„Prezenta directivă stabilește principiile comune la nivelul UE pentru calculul și perceperea tarifelor de securitate pe toate aeroporturile comunitare.”***

- 1.2.3 Referitor la articolul 4 – „Consultare”, Comitetul propune ca alineatul (2) să aibă următorul conținut: **„Statele membre se asigură că, la fiecare aeroport, este instituit un comitet al operatorilor aerieni. Comitetul participă la o procedură obligatorie și periodică de consultare cu organismul de administrare a aeroportului cu privire la funcționarea sistemului de tarife de securitate și la nivelul acestor tarife. Aceste consultări se organizează ori de câte ori este nevoie, dar nu mai puțin de o dată pe an. Reprezentanții organizațiilor civile de susținere a intereselor pasagerilor aerieni sunt invitați să participe permanent la lucrările comitetului, cu statut de membri cu drepturi depline sau, după caz, cu statut de observatori.”**
- 1.2.4 Având în vedere efortul financiar impus statelor membre prin decizia de a susține instituirea unor noi autorități, CESE consideră că atât **Comisia, cât și Consiliul și Parlamentul ar trebui să ia o decizie finală între următoarele două opțiuni posibile:**
- 1.2.4.1 să accepte ca rolul de „grupuri operative independente” să fie îndeplinit de structurile profesionale și formate corespunzător din cadrul secretariatelor comitetelor naționale de securitatea aeronautică, evitându-se în felul acesta acordarea de sprijin financiar;
- 1.2.4.2 menținerea deciziei inițiale de **instituire a unor structuri independente noi.**
- 1.2.5 Similar, Comitetul, convins că activitățile privind asigurarea securității naționale în general și lupta împotriva amenințărilor teroriste în particular reprezintă responsabilități majore ale statelor membre, consideră că **trebuie reevaluată participarea financiară a guvernelor la finanțarea activităților privind asigurarea securității aeriene, în sensul unei majorări semnificative a contribuției acestora la acoperirea costurilor suportate în prezent de aeroporturi, operatori aerieni și pasageri.**

2. Concluzii și observații

- 2.1 Noua metodologie propusă de Comisie pentru calculul tarifelor specifice prestatorilor de servicii de securitate pentru aviația civilă este fundamentată pe selectarea și definirea **unui set de principii de bază** care trebuie respectate de către toți operatorii aeroportuari din acest domeniu, în momentul în care stabilesc nivelul taxelor ce urmează a fi suportate de potențialii beneficiari – state, autorități aeroportuare, companii aeriene și pasageri – în ansamblul lor sau numai de către una sau mai multe categorii dintre cele enumerate:
- subsidiaritatea;
 - responsabilitatea statului;
 - tarifarea/tarifele;
 - informarea și comunicarea ;
 - armonizarea;
 - transparența;
 - instituirea câte unei autorități naționale independente de supraveghere în fiecare stat membru.

- 2.2 După evaluarea cu atenție a principiilor de bază propuse de Comisie, Comitetul consideră că aplicarea efectivă poate elimina actualele distorsiuni de procedură și poate asigura aplicarea cu succes a noii metodologii inovatoare.
- 2.3 În ceea ce privește necesitatea instituirii câte unei autorități naționale independente de supraveghere în fiecare stat membru, Comitetul subliniază următoarele:
- 2.3.1 În fiecare țară UE, există deja câte un comitet național de securitate aeronautică (CNSA) structurat ca organism interministerial.
- 2.3.2 Secretariatele CNSA, în ciuda faptului că acestea nu pot fi considerate organisme cu adevărat independente, pot acționa ca grupuri operative de supraveghere, având la dispoziție toate resursele profesionale, umane și financiare necesare pentru a asigura aplicarea corectă și eficace a prevederilor directivei. CESE consideră că, în general, într-un stat membru, aspectele care țin de securitatea persoanei nu ar trebui să fie complet independente, ci ar trebui să fie supuse, în ultimă instanță, controlului democratic parlamentar.
- 2.4 Comitetul își exprimă aprecierea față de munca profesionistă a Comisiei, în special față de utilizarea modelării pe calculator la evaluarea **diferitelor opțiuni majore pentru calcularea tarifelor de securitate aviatcă**, pe baza principiilor internaționale în vigoare.
- 2.4.1 **Neimplicarea UE** și consecințele acestei poziții
- 2.4.2 **Practicarea de politici de autoreglementare acceptate de către OACI și de către industria de profil** poate proteja interesele pasagerilor și poate promova mai eficient serviciile de securitate aviatcă prin consultări directe între transportatorii aerieni și aeroporturi.
- 2.4.3 **Similară opțiunii de la punctul 2.4.2, dar reglementată printr-o directivă europeană.**
- 2.4.4 Statele membre **suportă integral cheltuielile legate de securitatea aeroportuară**, ceea ce ar elimina complet orice fel de cheltuieli de securitate suportate de terți, precum și aspectele discriminatorii, în vederea găsirii soluției optime, care să fie în beneficiul tuturor părților: pasageri, autorități aeroportuare, companii aeriene și guverne.
- 2.5 Comitetul sprijină decizia Comisiei, conchizând de asemenea că **cea de-a treia opțiune servește cel mai bine interesele consumatorilor și sporește eficiența serviciilor de securitatea aviatcă furnizate**, și subliniind că administrarea acestei opțiuni la nivel național și creșterea, în consecință, a costurilor ar fi neglijabile în cazul în care Comisia ar accepta să utilizeze, ca grupuri operative dedicate, secretariatele CNSA create deja în conformitate cu dispozițiile Directivei privind tarifele de aeroport¹.

¹ JO L 70, 14.3.2009, p. 11.

- 2.6 În același timp, Comitetul consideră că opțiunea aleasă de Comisie își va atinge obiectivul vizat numai dacă **guvernele vor accepta, la rândul lor, să-și majoreze semnificativ cota de participare** la acoperirea costurilor aferente.
- 2.7 În ceea ce privește prevederile directivei referitoare la transparență, Comitetul consideră că acestea trebuie să precizeze cu claritate faptul că acest aspect se referă nu numai la problemele legate de costurile securității aviatice, ci, în aceeași măsură, și la mecanismele de finanțare existente, „desecretizarea” acestora fiind unicul mod în care operatorii aerieni și pasagerii **pot înțelege cu acuratețe modul de calcul al taxelor de securitate aplicate de autoritățile aeroportuare**. În aceeași măsură, este esențial ca informațiile publice să conțină și costurile cu personalul de securitate și principalii indicatori de performanță specifici activității desfășurate de aceștia.
- 2.8 În ceea ce privește expunerea de motive, capitolul (3) „Elemente juridice ale propunerii” paragrafele „Consultare și cale de atac” și respectiv „Transparența”, Comitetul consideră că, **la dialogul organizat între autoritățile aeroportuare și companiile aeriene, ar trebui să participe**, chiar și numai cu rol de observatori, **și reprezentanții organizațiilor pasagerilor aerieni**, ca principali contributory la bugetul alocat securității aviatice. În acest mod, s-ar putea evita introducerea sau continuarea nejustificată a aplicării unor proceduri de securitate atât costisitoare, cât și aducând încălcări demnității pasagerilor, fără a contribui la o reducere semnificativă a amenințărilor teroriste. De regulă, acest tip de măsuri sunt propuse în completarea procedurilor standard de către autoritățile din SUA și/sau israeliene. În funcție de nivelul amenințării, se stabilește aplicarea lor în anumite situații, însă unele autorități de securitate din unele țări UE, din exces de zel și uneori din teama de a nu-și asuma o estimare eronată a nivelului de risc, tind să le permanentizeze. Din acest motiv, ele resping multe propuneri provenind din partea societății civile organizate de a dezbate în comun aceste chestiuni.
- 2.8.1 Astfel, pe Aeroportul Național Bruxelles, pasagerilor li se cere să se descălțe înainte de trecerea prin poarta de detecție a metalelor, încălțăminteă acestora fiind în paralel controlată individual prin scanare (raze X, ultrasunete, fascicul de electroni), creându-se riscul contaminării pasagerilor prin deplasarea în picioarele goale pe podeaua din zona de filtru, pe care se pot afla milioane de viruși proveniți, de exemplu, din strănutul unui pasager având gripa porcină încă nedignosticată. În același timp, administrația aeroportului a achiziționat, **din fonduri publice**, un important număr de echipamente de ultimă generație pentru controlul încălțăminteii pasagerilor fără ca aceștia să fie nevoiți să se descălțe; aceste echipamente au fost instalate în zona filtrului de control, fără a fi însă folosite în timpul procedurilor de control al securității.
- 2.8.2 Un alt caz discutabil în prezent este interdicția introducerii la bord de lichide peste un volum maxim admis fixat la valori ridicole, pragul stabilit, în principal din cauza unui zel exagerat și nejustificat, fiind de 100 ml pe pasager.

2.9 Din cauza incompatibilității totale dintre prevederea proiectului de directivă privind interzicerea obținerii de profit operațional din activitățile de prestări de servicii de securitate aviatică, pe de o parte, și filozofia de existență și de operare, proprie companiilor private, orientată spre maximizarea profitului, pe de altă parte, Comitetul consideră că directiva trebuie să cuprindă o cerință specială, care să determine **administrațiile aeroportuare europene să evite delegarea acestor activități către operatori privați.**

2.10 CESE consideră că o corectă aplicare a propunerii Comisiei, însoțită de o **mai intensă implicare a reprezentanților societății civile**, poate aduce importante beneficii atât cetățenilor europeni, cât și celor de pe întregul mapamond, precum și industriei aeronautice și ansamblului operatorilor aeroportuari din cadrul UE.

3. **Observații generale**

3.1 **Propunerea de directivă a Comisiei – rezultat al unei largi consultări**

3.1.1 Pe perioada procesului de elaborare a directivei, DG TREN a consultat statele membre și organizațiile profesionale reprezentând industria de profil și consumatorii, utilizând date primite din partea a unsprezece state membre, a nouă organizații profesionale aeroportuare și de transport aerian și a unei asociații reprezentând pasagerii aerieni.

3.1.2 Niciunul dintre statele membre nu a susținut propunerea ca aceste cheltuieli de securitate să fie suportate integral de guvernele naționale, argumentând că ele sunt o componentă a cheltuielilor legate de promovarea afacerilor în domeniul aviatic, ce trebuie suportată de industria aviatică, similar cu modul în care industria auto investește în îmbunătățirea securității autoturismelor. Toate statele membre au accentuat ideea de interzicere totală a obținerii de profit operațional de pe urma acestei activități, insistând asupra necesității asigurării unui înalt grad de transparență a sectorului.

3.2 **Definirea problemei**

3.2.1 ***Componentele costului securității aviatice***

3.2.1.1 Pot fi puse în evidență trei componente majore: costurile securității aeroportuare, costurile companiei aeriene și costurile suportate de statele membre. Principala componentă a acestor costuri este controlul de securitate al pasagerilor și al mărfurilor (bagajelor).

3.2.1.2 Costul de securitate este dat de însumarea a două elemente: salariile personalului și costul infrastructurii și echipamentelor specifice. Serviciile de securitate sunt, în mod uzual, efectuate chiar de către organismele naționale cu atribuții în domeniu sau sunt delegate administrației aeroportului sau unei întreprinderi private de specialitate.

3.2.2 *Cât costă și cine plătește în final?*

În 2007, costurile operațiunilor de asigurare a securității aeriene la nivelul UE s-au ridicat la o valoare estimată la 1,6 miliarde EUR, reprezentând aproximativ 1% din valoarea medie achitată pentru achiziționarea biletelor de transport aerian de cei peste 636 de milioane de pasageri îmbarcați pe aeroporturile Comunității. Costurile suportate de statele membre și de industrie sunt majoritar recuperate din taxe și costuri suplimentare achitate de pasagerii aeriени. În total, companiile aeriene, pasagerii și expeditorii de mărfuri pe cale aeriană acoperă peste 90% din costurile serviciilor de securitate aviatică, în vreme ce guvernele statelor membre acoperă numai 6 - 7% din aceste costuri prin alocări bugetare.

3.2.3 *Practici discriminatorii în domeniul costurilor pentru serviciile de securitate aviatică*

Pasagerii aeriени sunt supuși aceluiași control de securitate indiferent de destinația lor în spațiul UE, inclusiv în cazul zborurilor naționale interne. Drept urmare, costurile de securitate ar trebui să fie identice. Din păcate, pentru a-și reduce costurile, companiile aeriene procedează în mod curent la transferarea către pasageri a costurilor pe care ar trebui să le suporte ele însele pentru controlul de securitate. În general, companiile naționale se folosesc de pozițiile puternice pe care le dețin pe aeroporturile din țara lor de origine, modificând structura prețului în favoarea zborurilor interne și majorând prețul biletelor pentru cursele având ca terminal de îmbarcare aeroporturi din străinătate.

Tabelul 1: Costul securității aviaticice per pasager pentru zboruri externe în interiorul UE și pentru curse interne

Țara/Aeroportul	În interiorul UE	Interne
România – Aeroportul București	7,50 EUR	3,81 EUR
Spania – toate aeroporturile	1,39 EUR	1,18 EUR
Lituania – Vilnius	2,32 EUR/MT din masa maximă a aparatului la decolare	1,16 EUR/MT din masa maximă a aparatului la decolare
Cipru - Larnaca	0,39 EUR	0

Tabelul 1 prezintă un asemenea exemplu, în care mai multe companii naționale aplică tarife diferite pentru serviciile de securitate pentru zborurile internaționale și respectiv pentru cele interne, practică în totală contradicție cu prevederile articolului 5 din Regulamentul-cadru nr. 300/2008 privind securitatea aviatică².

²

JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

3.3 **Modelarea și simularea unei varietăți de opțiuni și selectarea soluției optime**

La elaborarea directivei, Comisia a utilizat modelarea matematică pentru evaluarea a patru opțiuni diferite, bazate pe principiile internaționale existente referitoare la tarifele de securitate aviatică.

3.3.1 Opțiunea 1: *neimplicarea UE și consecințele acestei poziții*

Tarifele practicate vor conduce la discriminări majore între companiile aeriene și pasageri.

3.3.2 Opțiunea 2: *practicarea de politici de autoreglementare acceptate de către OACI și de către industria de profil* poate proteja interesele pasagerilor și poate promova mai eficient serviciile de securitate aviatică prin consultări directe între transportatorii aerieni și aeroporturi.

Un asemenea cadru există încă din anul 1981, sub formă de reglementare OACI, dar autoreglementarea nu a condus la rezultate notabile.

3.3.3 Opțiunea 3: *similară opțiunii 2, dar reglementată printr-o directivă europeană*

În plus, companiile aeriene pot acționa în justiție aeroporturile dacă taxele de securitate sunt discriminatorii sau sunt folosite în alt scop decât pentru acoperirea cheltuielilor de securitate. Soluția este sprijinită de o serie de politici UE conexe și este în concordanță cu legislația națională în domeniu.

3.3.4 Opțiunea 4: statele membre **suportă integral cheltuielile legate de securitatea aeroportuară**, ceea ce ar elimina complet orice fel de cheltuieli de securitate suportate de terți, precum și aspectele discriminatorii.

Această soluție descurajează îmbunătățirea calității serviciilor de securitate, deoarece operatorii acestora nu ar mai fi în niciun fel stimulați să-și controleze costurile. În plus, opțiunea a fost respinsă vehement de către toate statele membre.

3.4 **Evaluarea de către Comitet a principiilor alese de Comisie pentru definirea noii metodologii**

3.4.1 *Subsidiaritatea*

3.4.1.1 Se aplică atunci când propunerea se referă la chestiuni care ies din sfera exclusivă de competențe a UE și când obiectivele sale nu pot fi atinse în mod satisfăcător prin acțiunea individuală a statelor membre, întrucât sistemele de stabilire a taxelor de aeroport și a tarifelor de securitate nu sunt reglementate în mod uniform în întreaga UE.

- 3.4.1.2 În statele membre, continuă să existe sisteme diferite de tarifare, ceea ce împiedică crearea unor condiții de concurență echitabilă atât pentru aeroporturi, cât și pentru transportatorii aerieni.
- 3.4.1.3 Aplicarea unui set comun de reguli de bază la nivelul tuturor statelor membre ale UE cu privire la tarifele de securitate va asigura o situație echitabilă între partenerii din domeniul aviației în ceea ce privește definirea parametrilor de atribuire a costurilor de securitate aeroportuară.
- 3.4.1.4 La nivelul statelor membre, există sisteme diferite de tarifare, rezultat al inexistenței unor principii unice care să fie aplicate în mod uniform pentru calculul tarifelor de securitate. Directiva elimină ambiguitățile din acest domeniu prin definirea și propunerea unei metode unice de calcul în domeniu, ceea ce va face posibilă o aplicare uniformă.
- 3.4.1.5 Propunerea se limitează la definirea unui set de reguli minime care trebuie respectate atunci când statele membre și/sau operatorii aeroportuari stabilesc nivelurile tarifelor de securitate. Directiva nu impune un anumit sistem de tarifare, definirea acestuia fiind lăsată la latitudinea statelor membre.

Concluzie: selectarea și aplicarea principiului subsidiarității sunt corecte și necesare pentru punerea în aplicare a noii directive.

3.4.2 **Responsabilitatea statului**

- 3.4.2.1 Ca și în cazul subsidiarității, se aplică în cazurile în care propunerea nu intră sub incidența competențelor exclusive ale Comunității, problemele ridicate fiind similare pentru ambele principii adoptate în vederea elaborării directivei.
- 3.4.2.2 Propunerea se limitează la definirea unui set de reguli minime care trebuie respectate atunci când statele membre și/sau operatorii aeroportuari stabilesc nivelurile tarifelor de securitate. Directiva nu impune un anumit sistem de tarifare, definirea acestuia fiind lăsată la latitudinea statelor membre.

Concluzie: selectarea și aplicarea principiului responsabilității statului sunt corecte și necesare pentru punerea în aplicare a directivei, cu luarea în considerare a condițiilor potențial conflictuale asimetrice și a variației nivelului de alertă teroristă ce trebuie asigurat de la stat la stat, precum și funcție de naționalitatea transportatorului. Trebuie reevaluată participarea financiară a guvernelor la finanțarea pentru asigurarea securității aeriene prin majorarea semnificativă a acesteia, executivul fiind organismul statului cu sarcini majore în domeniul luptei anti-teroriste.

3.4.3 *Tarifarea*

- 3.4.3.1 Perceperea tarifelor pentru prestările de servicii de navigație aeriană și de handling la sol a constituit deja obiectul Regulamentului (CE) nr. 1794/2006 al Comisiei din 6 decembrie 2006 de stabilire a unei scheme comune de tarifare pentru serviciile de navigație aeriană³ și, respectiv, al Directivei 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității⁴.
- 3.4.3.2 Costurile juridice privind securitatea nu pot fi însă încadrate într-o schemă comună de tarifare, date fiind marile diferențe dintre nivelurile de contribuție ale statelor membre la dezvoltarea, dotarea și punerea în aplicare a sistemelor de securitate aeriană în aeroporturile naționale.

Concluzie: selectarea și aplicarea principiului tarifării sunt corecte și necesare în vederea punerii în aplicare a prevederilor directivei, fără a se încerca elaborarea unei scheme comune de tarifare, dată fiind diversitatea condițiilor existente la nivelul statelor membre.

3.4.4 *Informarea și comunicarea*

- 3.4.4.1 În general, pe aeroporturile europene și de pe celelalte continente, utilizatorii sunt organizați în comitete ale operatorilor aeroportuari, aflate într-un dialog permanent cu administrațiile aeroportuare.
- 3.4.4.2 Utilizarea acestui cadru face posibil schimbul de informații cu privire la procedura de calcul și la principalele elemente în baza cărora sunt stabilite tarifele de securitate: previziuni operaționale, proiecte de dezvoltare, precum și cereri specifice și propuneri ale utilizatorilor.

Concluzie: principiul informării și comunicării directe între operatorii de securitate și autoritățile aeroportuare este corect ales, fiind util în vederea punerii în aplicare a noii directive; importanța acestuia ar putea crește dacă s-ar include aici și activitățile de PR.

3.4.5 *Armonizarea*

- 3.4.5.1. Armonizarea bazei de tarifare a costurilor de securitate pe aeroporturile comunitare, acolo unde acestea sunt integral asigurate din tarife de securitate, este posibilă.
- 3.4.5.2. Valoarea rezultată din aplicarea tarifului nu trebuie să depășească totalul costurilor efective pentru asigurarea securității, incluzându-se aici și toate finanțările din fonduri publice; pe scurt, pentru acest tip de activitate nu se acceptă obținerea de profit operațional.

³ JO L 341, 7.12.2006, p. 3.

⁴ JO L 272, 25.10.1996, p. 36.

3.4.5.3. Din acest ultim motiv, tarifele în ansamblul lor nu vor putea fi integral armonizate.

Concluzie: selectarea și aplicarea principiului armonizării bazei de tarificare sunt corecte și necesare pentru punerea în aplicare a directivei, conștientizând însă imposibilitatea armonizării tarifelor în ansamblul lor, precum și interdicția de obținere de profit operațional.

3.4.6 **Transparența**

3.4.6.1 Este important să se asigure transparența acolo unde impactul economic este generat de existența unor măsuri naționale de securitate mai restrictive decât standardele comunitare specifice stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002.

3.4.6.2 Trebuie însă menționat că unele dintre aceste măsuri pot fi impuse, permanent sau temporar, doar la cererea expresă a unuia sau a mai multor operatori aerieni.

Concluzie: selectarea și aplicarea principiului transparenței sunt corecte și necesare în vederea punerii în aplicare a directivei, acoperind cazurile când măsurile de securitate naționale sunt mai restrictive decât cele comunitare sau ca urmare a cererii exprese a operatorilor aerieni. Ele trebuie însă completate cu informații detaliate privind sursele de finanțare, precum și referitoare la organismele care colectează fondurile alocate, în cazul în care acestea sunt altele decât autoritățile aeroportuare.

3.4.7 ***Necesitatea instituirii câte unei autorități naționale independente de supraveghere în fiecare stat membru***

3.4.8 În fiecare stat membru, există deja câte un comitet național de securitate aeronautică structurat ca organism interministerial.

3.4.9 Ca structuri guvernamentale, secretariatele CNSA nu pot acționa pe deplin ca autorități de supraveghere independente, dar considerăm că, ținând seama de profesionalismul și reputația internațională a specialiștilor care fac parte din aceste structuri, precum și de resursele financiare pe care le au la dispoziție, acestea ar putea veghea, într-un mod neutru, la aplicarea corectă și eficientă a dispozițiilor directivei.

Concluzie: instituirea unei autorități independente de supraveghere este corectă și necesară pentru punerea în aplicare cu succes a dispozițiilor noii directive. În ciuda apartenenței lor la structurile guvernamentale, Comitetul consideră că CNSA pot îndeplini în mod neutru și profesionist acest rol, minimizându-se astfel efortul financiar al statelor membre pentru instituirea noilor structuri și permițându-le să devină rapid operaționale.

Bruxelles, 5 noiembrie 2009

**Președintele
Comitetului Economic și Social European,**

Mario Sepi

Secretar General,

Martin Westlake
