

DIRECTIVA 96/67/CE DEL CONSEJO

de 15 de octubre de 1996

relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 2 de su artículo 84,

Vista la propuesta de la Comisión ⁽¹⁾,Visto el dictamen del Comité Económico y Social ⁽²⁾,De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 189 C del Tratado ⁽³⁾,

- (1) Considerando que la Comunidad ha establecido progresivamente una política común de transporte aéreo con vistas a la realización del mercado interior, de conformidad con el artículo 7 A del Tratado y con la finalidad de fomentar de manera sostenible el progreso económico y social;
- (2) Considerando que el artículo 59 del Tratado fija como objetivo la supresión de las restricciones a la libre prestación de servicios dentro de la Comunidad y que, de conformidad con el artículo 61 del Tratado, este objetivo debe alcanzarse en el marco de la política común de transportes;
- (3) Considerando que, mediante sus Reglamentos (CEE) n.ºs 2407/92 ⁽⁴⁾, 2408/92 ⁽⁵⁾ y 2409/92 ⁽⁶⁾, el Consejo ha realizado este objetivo por lo que se refiere a los servicios de transporte aéreo propiamente dichos;
- (4) Considerando que los servicios de asistencia en tierra son indispensables para la buena ejecución del transporte aéreo y representan una contribución fundamental al uso eficaz de las infraestructuras del transporte aéreo;
- (5) Considerando que la apertura del acceso al mercado de la asistencia en tierra es una medida que debe contribuir a reducir los costes de explotación de las compañías aéreas y que mejorará la calidad ofrecida a los usuarios;
- (6) Considerando que, a la luz del principio de subsidiariedad, es indispensable que la realización del acceso al mercado de la asistencia en tierra se lleve a cabo en un marco comunitario, dejando a los Estados miembros la posibilidad de tomar en consideración la peculiaridad del sector;
- (7) Considerando que, en su Comunicación de junio de 1994 «El futuro de la aviación civil en Europa», la Comisión informaba de su voluntad de adoptar antes de que concluyera 1994 una iniciativa destinada a garantizar el acceso al mercado de la asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad; que, en su Resolución de 24 de octubre de 1994 sobre la situación civil europea ⁽⁷⁾, el Consejo confirmó la necesidad de tener en cuenta las exigencias relacionadas con la situación en los aeropuertos al llevar a cabo esta apertura;
- (8) Considerando que, en su Resolución de 14 de febrero de 1995 sobre la aviación civil en Europa ⁽⁸⁾, el Parlamento Europeo recordó su preocupación por que se tuviera en cuenta la incidencia del acceso al mercado de la asistencia en tierra en las condiciones de empleo y de seguridad en los aeropuertos de la Comunidad;
- (9) Considerando que el libre acceso al mercado de la asistencia en tierra es compatible con el buen funcionamiento de los aeropuertos comunitarios;
- (10) Considerando que el libre acceso al mercado de la asistencia en tierra debe realizarse de manera progresiva y adaptada a las necesidades del sector;
- (11) Considerando que, en el caso de determinadas categorías de servicios, el acceso al mercado y el ejercicio de la autoasistencia pueden tropezar con limitaciones por motivos de seguridad, de protección, de capacidad y de espacio disponible; que, en consecuencia, es necesario poder limitar el número de agentes de asistencia en tierra autorizados para prestar estos servicios; que, asimismo, debe poder limitarse el ejercicio de la autoasistencia y que, en tal caso, los criterios aplicables a dichas limitaciones deben ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios;
- (12) Considerando que, si el número de agentes de asistencia es limitado, el mantenimiento de una competencia efectiva requiere que al menos uno de ellos sea, en un futuro, independiente tanto de la entidad gestora como de la compañía aérea dominante;
- (13) Considerando que el buen funcionamiento de los aeropuertos precisa que éstos puedan reservarse la gestión de determinadas infraestructuras difíciles de dividir o multiplicar por razones técnicas, de rentabilidad o de repercusión sobre el medio ambiente; que, no obstante, la gestión centralizada de dichas infraestructuras no puede obstaculizar su utilización por parte de los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia;

⁽¹⁾ DO n.º C 142 de 8. 6. 1995, p. 7 y DO n.º C 124 de 27. 4. 1996, p. 19.

⁽²⁾ DO n.º C 301 de 13. 11. 1995, p. 28.

⁽³⁾ Dictamen del Parlamento Europeo de 16 de noviembre de 1995 (DO n.º C 323 de 4. 12. 1995, p. 106), Posición Común del Consejo de 28 de marzo de 1996 (DO n.º C 134 de 6. 5. 1996, p. 30) y Decisión del Parlamento Europeo de 16 de julio de 1996 (DO n.º C 261 de 9. 9. 1996).

⁽⁴⁾ DO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 1.

⁽⁵⁾ DO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 8; Reglamento modificado por el Acta de adhesión de 1994.

⁽⁶⁾ DO n.º L 240 de 24. 8. 1992, p. 15.

⁽⁷⁾ DO n.º C 309 de 5. 11. 1994, p. 2.

⁽⁸⁾ DO n.º C 56 de 6. 3. 1995, p. 28.

- (14) Considerando que, en determinados casos, las limitaciones mencionadas pueden alcanzar una intensidad tal que resulte justificada la imposición de restricciones del acceso al mercado o del ejercicio de la autoasistencia, en la medida en que dichas restricciones sean pertinentes, objetivas, transparentes y no discriminatorias;
- (15) Considerando que esas excepciones deben tener por objeto permitir a las autoridades aeroportuarias poner remedio a estas limitaciones o, cuando menos, atenuarlas; que dichas excepciones deben ser aprobadas por la Comisión asistida por un comité consultivo y que deben concederse para un período determinado;
- (16) Considerando que el mantenimiento de una competencia efectiva y leal exige que, en caso de limitación del número de agentes de asistencia, éstos sean elegidos mediante un procedimiento transparente e imparcial; que se debe consultar a los usuarios en el momento de la selección, dado que son los primeros interesados en la calidad y el precio de los servicios que tendrán que utilizar;
- (17) Considerando que conviene, por consiguiente, organizar la representación de los usuarios y su participación en la selección de los agentes de asistencia autorizados, mediante la creación de un comité compuesto por sus representantes;
- (18) Considerando que, dentro del contexto de selección de agentes de servicios en un aeropuerto, es posible extender la obligación de servicio público a otros aeropuertos de la misma región geográfica del Estado miembro de que se trate, en determinadas circunstancias y condiciones específicas;
- (19) Considerando que la entidad gestora del aeropuerto puede también prestar servicios de asistencia en tierra y que, por medio de sus decisiones, puede influir considerablemente sobre la competencia entre los agentes de asistencia; que, para que exista una competencia leal, es indispensable que se imponga a los aeropuertos una distinción contable entre sus actividades de gestión y regulación de infraestructuras, por una parte, y de prestación de servicios de asistencia, por otra;
- (20) Considerando que un aeropuerto no puede subvencionar su actividad de asistencia en tierra con los ingresos procedentes de sus actividades de autoridad del aeropuerto;
- (21) Considerando que deben aplicarse los mismos requisitos de transparencia a todos los agentes de servicios que deseen ofrecer a terceros servicios de asistencia en tierra;
- (22) Considerando que, para que los aeropuertos puedan cumplir su función de gestión de las infraestructuras y garantizar la seguridad y la protección en sus recintos, así como la protección del medio ambiente, los Estados miembros deben poder supeditar la actividad de un agente de asistencia en tierra a la obtención de una autorización; que los criterios de concesión de esa autorización deben ser objetivos, transparentes y no discriminatorios;
- (23) Considerando que, por idénticas razones, los Estados miembros deben conservar la facultad de adoptar y hacer aplicar las normas necesarias para el buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias; que estas normas deben ser proporcionadas al objetivo perseguido y no dar lugar a la reducción de hecho del acceso al mercado o del ejercicio de la autoasistencia a un nivel inferior al previsto en la presente Directiva; que deben respetar los principios de objetividad, transparencia y no discriminación;
- (24) Considerando que los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios de asistencia en tierra;
- (25) Considerando que se debe garantizar el acceso a las instalaciones aeroportuarias a los agentes de asistencia autorizados a prestar servicios de asistencia en tierra y a las compañías aéreas autorizadas a practicar la autoasistencia, en la medida necesaria para el ejercicio de sus derechos y permitir la competencia efectiva y leal; que, no obstante, este acceso debe poder dar lugar a la percepción de una remuneración;
- (26) Considerando que es legítimo que los derechos reconocidos por la presente Directiva sólo se apliquen a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de terceros países en condiciones de estricta reciprocidad; que, a falta de reciprocidad, el Estado miembro debe poder suspender el ejercicio de estos derechos por parte de dichos agentes y usuarios;
- (27) Considerando que el Reino de España y el Reino Unido acordaron en Londres, el 2 de diciembre de 1987, mediante una declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores de ambos Estados miembros, un régimen para una mayor cooperación en la utilización del aeropuerto de Gibraltar y que dicho régimen no ha comenzado aún a aplicarse;
- (28) Considerando que la presente Directiva no va en perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Tratado y que, en particular, la Comisión seguirá velando por el cumplimiento de estas disposiciones, ejerciendo, en caso de necesidad, todas las facultades que le reconoce el artículo 90 del Tratado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Ámbito de aplicación

1. La presente Directiva se aplicará a todos los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro, sujetos a las disposiciones del Tratado y abiertos al tráfico comercial, según las siguientes modalidades:
- a) las disposiciones relativas a las categorías de servicios a que se refiere el apartado 1 del artículo 7 y que sean distintas de las contempladas en el apartado 2 del artículo 7 se aplicarán a todos los aeropuertos, independientemente de su volumen de tráfico, a partir del 1 de enero de 1998;

b) las disposiciones relativas a las categorías de servicios a que se refiere el apartado 2 del artículo 7 se aplicarán a partir del 1 de enero de 1998 a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 1 millón o a 25 000 toneladas de carga;

c) las disposiciones relativas a las categorías de servicios a que se refiere el apartado 2 del artículo 6 serán aplicables a partir del 1 de enero de 1999 a los aeropuertos:

— cuyo tráfico anual sea igual o superior a 3 millones de viajeros o a 75 000 toneladas de carga, o

— que hayan registrado un tráfico igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga durante el período de seis meses que preceda al 1 de abril o al 1 de octubre del año anterior.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, las disposiciones de la presente Directiva se aplicarán a partir del 1 de enero de 2001 a todos los aeropuertos situados en el territorio de un Estado miembro, sujetos a las disposiciones del Tratado y abiertos al tráfico comercial, y cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga.

3. Cuando un aeropuerto alcance uno de los umbrales de transporte de carga a que se refiere el presente artículo pero sin alcanzar el umbral correspondiente de transporte de viajeros, las disposiciones de la presente Directiva no se aplicarán en lo que se refiere a las categorías de servicios de asistencia reservadas únicamente a los viajeros.

4. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*, a título informativo, la lista de los aeropuertos a que hace referencia el presente artículo. Dicha lista se publicará por primera vez en el plazo de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva y, posteriormente, con periodicidad anual.

Antes del 1 de julio de cada año, los Estados miembros comunicarán a la Comisión los datos necesarios para la confección de la citada lista.

5. La aplicación de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en la controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que el aeropuerto se encuentra situado.

6. La aplicación de las disposiciones de la presente Directiva al aeropuerto de Gibraltar quedará suspendida hasta que comience la aplicación del régimen contenido en la declaración conjunta de los ministros de Asuntos Exteriores del Reino de España y del Reino Unido de 2 de diciembre de 1987. Los Gobiernos del Reino de España y del Reino Unido informarán en este sentido al Consejo en esa fecha.

Artículo 2

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) aeropuerto: todo terreno especialmente acondicionado para el aterrizaje, el despegue y las maniobras de aeronaves, con las instalaciones anexas que pueda tener para las necesidades del tráfico y el servicio de aeronaves, así como las instalaciones necesarias para asistir a los servicios aéreos comerciales;

b) sistema aeroportuario: el grupo formado por dos o más aeropuertos para prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana, tal como se indica en el Anexo II del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias;

c) entidad gestora: la entidad que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras aeroportuarias y la coordinación y control de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario de que se trate;

d) usuario de un aeropuerto: toda persona física o jurídica que transporte por vía aérea viajeros, correo o carga, con origen en ese aeropuerto o con destino al mismo;

e) asistencia en tierra: los servicios prestados a un usuario en un aeropuerto tal como se describen en el Anexo;

f) autoasistencia en tierra: situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. A efectos de la presente definición, los usuarios no se considerarán como terceros entre sí cuando:

— uno de ellos tenga una participación mayoritaria en el otro, o

— una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos;

g) agente de asistencia en tierra: toda persona física o jurídica que preste a terceros una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra.

Artículo 3

Entidad gestora de un aeropuerto

1. A efectos de la aplicación de la presente Directiva, cuando la gestión y la explotación de un aeropuerto o de un sistema aeroportuario no sean desempeñadas por una única entidad sino por varias diferentes, se considerará que cada una de ellas forma parte de la entidad gestora.

2. Asimismo, a efectos de la aplicación de la presente Directiva, cuando sólo se haya establecido una entidad gestora única para varios aeropuertos o sistemas aeroportuarios, cada uno de estos aeropuertos o sistemas aeroportuarios será considerado separadamente.

3. Si se somete a las entidades gestoras a la tutela o al control de una autoridad pública nacional, dicha autoridad deberá, en el marco de sus obligaciones legales, velar por la aplicación de la presente Directiva.

Artículo 4

Separación de actividades

1. La entidad gestora de un aeropuerto, el usuario o el agente de asistencia que preste servicios de asistencia en tierra deberá efectuar una estricta separación contable con arreglo a las prácticas comerciales vigentes entre las actividades de prestación de dichos servicios y sus otras actividades.

2. La realización de esta separación contable deberá ser verificada por un inspector independiente nombrado por el Estado miembro.

Este último comprobará asimismo la ausencia de flujos financieros entre la actividad de la entidad gestora en su calidad de autoridad aeroportuaria y su actividad de asistencia en tierra.

Artículo 5

Comité de usuarios

1. En un plazo máximo de doce meses a partir de la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros garantizarán que, para cada uno de los aeropuertos contemplados, se creará un Comité compuesto por representantes de los usuarios o de las organizaciones representativas de los usuarios.

2. Todo usuario tendrá derecho a formar parte de dicho Comité o, a su elección, a estar representado en él por una organización a la que haya encargado dicha función.

Artículo 6

Asistencia a terceros

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias, según las modalidades previstas en el artículo 1, para garantizar a los agentes de asistencia en tierra el libre acceso al mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros.

Los Estados miembros estarán facultados para exigir que los agentes de asistencia en tierra estén establecidos en la Comunidad.

2. Los Estados miembros podrán limitar el número de agentes de asistencia autorizados para prestar las siguientes categorías de servicios de asistencia en tierra:

- asistencia de equipajes,
- asistencia de operaciones en pista,
- asistencia de combustible y lubricante,
- asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo entre la

terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito.

No obstante, no podrán limitar este número a menos de dos por cada categoría de servicio.

3. Además, a partir del 1 de enero de 2001, al menos uno de estos agentes de asistencia autorizados no podrá ser controlado, directa ni indirectamente,

- por la entidad gestora del aeropuerto,
- por un usuario que, durante el año precedente a aquél en que se realice la selección de dichos agentes, haya transportado más del 25 % de los viajeros o de la carga registrados en el aeropuerto,
- por una entidad que controle o esté controlada directa o indirectamente por dicha entidad gestora o dicho usuario.

No obstante, a más tardar el 1 de julio de 2000, cada Estado miembro podrá solicitar que la obligación estipulada en el presente apartado quede pospuesta hasta el 31 de diciembre de 2002.

La Comisión, asistida por el Comité mencionado en el artículo 10, estudiará estas solicitudes y decidirá sobre las mismas teniendo en cuenta la evolución del sector y, en concreto, la situación de aeropuertos comparables en cuanto al volumen y al tipo de tráfico.

4. Cuando limiten el número de agentes autorizados en aplicación del apartado 2, los Estados miembros no podrán impedir que todo usuario de un aeropuerto, sea cual fuere la parte de éste que se le hubiere asignado, se beneficie, para cada categoría de servicios de asistencia en tierra sujeta a limitaciones, de una elección efectiva por lo menos entre dos agentes de asistencia en tierra, en las condiciones fijadas en los apartados 2 y 3.

Artículo 7

Autoasistencia

1. Los Estados miembros adoptarán por los procedimientos establecidos en el artículo 1 las medidas necesarias para garantizar el libre ejercicio de la autoasistencia en tierra.

2. No obstante, para las categorías de servicios de asistencia en tierra siguientes:

- asistencia de equipajes,
- asistencia de operaciones en pista,
- asistencia de combustible y lubricante,
- asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito,

los Estados miembros podrán reservar el ejercicio de la autoasistencia al menos a dos usuarios, siempre que éstos sean elegidos en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

Artículo 8

Infraestructuras centralizadas

1. Sin perjuicio de la aplicación de los artículos 6 y 7, los Estados miembros podrán reservar a la entidad gestora del aeropuerto o a otra entidad la gestión de las infraestructuras centralizadas que sirvan para proporcionar servicios de asistencia en tierra y cuya complejidad, coste o impacto en el medio ambiente no permitan su división o su duplicación, como los sistemas de clasificación de equipajes, limpieza de escarcha, depuración de aguas o distribución de combustible. Podrán exigir que los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia utilicen obligatoriamente dichas infraestructuras.

2. Los Estados miembros velarán por que la gestión de dichas infraestructuras se lleve a cabo de forma transparente, objetiva y no discriminatoria, y, en particular, por que la gestión no obstaculice el acceso a dichas infraestructuras de los agentes de asistencia ni de los usuarios que practiquen la autoasistencia, dentro de los límites previstos por la presente Directiva.

Artículo 9

Excepciones

1. Cuando haya en un aeropuerto limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible, en particular en función de la aglomeración y del índice de utilización de las superficies, que hagan imposible la apertura al mercado o el ejercicio de autoasistencia en el grado que establece la presente Directiva, el Estado miembro de que se trate podrá decidir:

- a) limitar el número de agentes de asistencia para una o varias categorías de servicios distinta de las contempladas en el apartado 2 del artículo 6 en todo el aeropuerto o en parte de él; en este caso, se aplicará lo dispuesto en los apartados 2 y 3 del artículo 6;
- b) reservar a un solo agente una o varias de las categorías de servicios de asistencia contempladas en el apartado 2 del artículo 6;
- c) reservar el ejercicio de la autoasistencia a un número limitado de usuarios para las categorías de servicios distintas de las contempladas en el apartado 2 del artículo 7, siempre que dichos usuarios sean seleccionados en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios;
- d) prohibir o limitar a un solo usuario el ejercicio de la autoasistencia para las categorías de servicios de asistencia en tierra a que se refiere el apartado 2 del artículo 7.

2. Toda decisión por la que se conceda una excepción, adoptada en virtud del apartado 1 deberá:

- a) precisar la categoría o categorías de servicios para las que se concede la excepción y las limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible que la justifiquen;

- b) ir acompañada de un plan de medidas apropiadas encaminado a superar tales limitaciones.

Por otra parte, la excepción no deberá:

- i) perjudicar indebidamente los objetivos de la presente Directiva;
- ii) provocar distorsiones de la competencia entre agentes de asistencia y/o usuarios que practiquen la autoasistencia;
- iii) tener mayor extensión que la necesaria.

3. Los Estados miembros notificarán a la Comisión toda excepción concedida en virtud del apartado 1, así como los motivos que la justifiquen, al menos tres meses antes de su entrada en vigor.

La Comisión publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* un resumen de las decisiones que le sean notificadas e invitará a las partes interesadas a manifestarse.

4. La Comisión estudiará detenidamente las decisiones de excepción presentadas por los Estados miembros. Para ello, un análisis detallado de la situación, así como el estudio de las medidas adecuadas presentadas por los Estados miembros, le permitirían comprobar la existencia de las limitaciones alegadas y la imposibilidad de apertura del mercado o de ejercicio de la autoasistencia en el grado previsto por la presente Directiva.

5. Tras dicho examen, y previa consulta del Estado miembro de que se trate, la Comisión podrá aprobar la decisión del Estado miembro u oponerse a la misma si estimara que las limitaciones alegadas no han sido comprobadas o no son tan graves como para justificar una excepción. Tras consultar al Estado miembro de que se trate, la Comisión podrá asimismo exigir al Estado miembro que modifique el alcance de la excepción o que la limite a las partes del aeropuerto o del sistema aeroportuario en que se hayan comprobado tales limitaciones alegadas.

La decisión de la Comisión deberá tomarse dentro de un plazo máximo de tres meses a partir de la notificación por el Estado miembro y se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

6. La duración de las exenciones concedidas por los Estados miembros en aplicación del apartado 1 no podrá ser superior a tres años, a excepción de las concedidas en virtud de la letra b) del apartado 1. A más tardar tres meses antes del término de este período, la solicitud de exención deberá ser objeto de una nueva decisión del Estado miembro, que se someterá también al procedimiento previsto en el presente artículo.

Las exenciones concedidas en virtud de la letra b) del apartado 1 no podrán ser de duración superior a dos años. No obstante, los Estados miembros podrán solicitar, de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado 1, que este período se prolongue una sola vez por dos años más. La Comisión decidirá sobre dicha solicitud asistida por el Comité mencionado en el artículo 10.

*Artículo 10***Comité consultivo**

1. La Comisión estará asistida por un Comité de carácter consultivo compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por el Representante de la Comisión.
2. El Comité asesorará a la Comisión sobre la aplicación del artículo 9.
3. Además, el Comité podrá ser consultado por la Comisión acerca de cualquier otro aspecto relativo a la aplicación de la presente Directiva.
4. El Comité establecerá su propio reglamento interno.

*Artículo 11***Selección de los agentes de asistencia**

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que se organice un procedimiento de selección de los agentes de asistencia autorizados para prestar servicios de asistencia en tierra en un aeropuerto cuando su número esté limitado en los casos previstos en el apartado 2 del artículo 6 o en el artículo 9. Este procedimiento deberá respetar los principios siguientes:
 - a) en caso de que los Estados miembros prevean elaborar un pliego de condiciones o especificaciones técnicas a las que deban atenerse los agentes de asistencia, el pliego de condiciones o las especificaciones serán establecidos después de consultar al Comité de usuarios. Los criterios de selección previstos en el pliego de condiciones o en las especificaciones técnicas deberán ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios;

tras informar a la Comisión, el Estado miembro de que se trate podrá establecer, entre las condiciones estándar o las especificaciones técnicas que deban cumplir los agentes de asistencia, la obligación de servicio público para los aeropuertos situados en regiones periféricas o en regiones en desarrollo que formen parte de su territorio y que no presenten interés comercial pero que tengan una importancia primordial para el Estado miembro de que se trate;
 - b) deberá convocarse una licitación, que se publicará en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* y a la que podrán responder todos los agentes de asistencia interesados;
 - c) los agentes de asistencia serán elegidos:
 - i) previa consulta al Comité de usuarios, por la entidad gestora, a condición de que esta última:
 - no preste servicios similares de asistencia en tierra,
 - no controle directa ni indirectamente ninguna empresa que preste tales servicios, y

— no tenga ninguna participación en empresas de este tipo,

- ii) por las autoridades competentes de los Estados miembros independientes de las entidades gestoras previa consulta al Comité de usuarios y a las autoridades gestoras, en los demás casos;
- d) los agentes de asistencia serán seleccionados por un período máximo de siete años;
- e) si un agente de asistencia cesa en su actividad antes de que expire el período para el que ha sido seleccionado, se procederá a su sustitución por el mismo procedimiento.

2. Cuando el número de agentes de asistencia esté limitado en virtud del apartado 2 del artículo 6 o del artículo 9, la entidad gestora podrá prestar por sí misma servicios de asistencia en tierra sin someterse al procedimiento de selección previsto en el apartado 1. También podrá, sin someterla a dicho procedimiento, autorizar a otra empresa para prestar servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto de que se trate:

- si controla directa o indirectamente dicha empresa, o
- si dicha empresa controla directa o indirectamente a la entidad gestora.

3. La entidad gestora informará al Comité de usuarios sobre las decisiones que tome en aplicación del presente artículo.

*Artículo 12***Aeropuertos insulares**

En el contexto de la selección de los agentes de asistencia en un aeropuerto, contemplada en el artículo 11, un Estado miembro podrá extender la obligación de servicio público a otros aeropuertos de dicho Estado miembro siempre que:

- los aeropuertos estén situados en islas de la misma región geográfica,
- cada uno de ellos tenga un volumen de tráfico aéreo no inferior a los 100 000 movimientos de pasajeros al año, y
- la Comisión, asistida por el Comité previsto en el artículo 10, apruebe la extensión.

*Artículo 13***Consultas**

Los Estados miembros garantizarán que se organice un procedimiento de consultas obligatorias relativo a la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva entre la entidad gestora, el Comité de usuarios y las empresas que presten servicios de asistencia. Estas consultas se referirán, en particular, a los precios de los servicios que hayan sido objeto de una excepción concedida en aplicación de la letra b) del apartado 1 del artículo 9, y a la organización de la prestación de estos servicios. Las consultas deberán celebrarse al menos una vez al año.

*Artículo 14***Autorización**

1. Los Estados miembros supeditarán la actividad de un agente de asistencia en tierra o de un usuario que practique la autoasistencia en un aeropuerto a la obtención de una autorización expedida por una autoridad pública independiente de la entidad gestora de dicho aeropuerto.

Los criterios de concesión de la autorización deberán referirse a la buena situación económica y a la existencia de una cobertura suficiente en materia de seguros y a la seguridad o la protección de las instalaciones, las aeronaves, los equipos o las personas, así como a la protección del medio ambiente y al respeto de la legislación social aplicable.

Los criterios deberán cumplir los principios siguientes:

- a) ser aplicados de forma no discriminatoria a los distintos agentes de asistencia en tierra y usuarios;
- b) tener relación con el objetivo perseguido;
- c) no dar lugar en la práctica a que el acceso al mercado o el ejercicio de la autoasistencia se vean reducidos a un nivel inferior al previsto en la presente Directiva.

Estos criterios deberán publicarse y el agente de asistencia en tierra o el usuario que practique la autoasistencia deberá ser informado previamente del procedimiento de concesión.

2. La autorización sólo podrá denegarse o retirarse si el agente de asistencia en tierra o el usuario que practique la autoasistencia no cumple los criterios enunciados en el apartado 1 por motivos que le sean imputables.

Deberán comunicarse al agente de asistencia en tierra o al usuario interesado y a la entidad gestora los motivos de esta denegación o retirada.

*Artículo 15***Normas de conducta**

El Estado miembro podrá, si procede a petición de la entidad gestora:

- prohibir a un agente de asistencia en tierra que ejecute su prestación o a un usuario que practique la autoasistencia, si el agente o el usuario incumplen las normas que le haya impuesto con objeto de garantizar el buen funcionamiento del aeropuerto.

Dichas normas deberán respetar los principios siguientes:

- a) deberán aplicarse de forma no discriminatoria a los distintos agentes de asistencia en tierra y usuarios;
- b) deberán guardar relación con el objetivo perseguido;

- c) no podrán restringir en la práctica el acceso al mercado o el ejercicio de la autoasistencia en tierra a un nivel inferior al previsto por la presente Directiva;

- imponer en particular a los agentes que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto que participen de manera equitativa y no discriminatoria en la ejecución de las obligaciones de servicio público previstas por las disposiciones legales o reglamentarias nacionales y, en especial, la de asegurar la continuidad del servicio.

*Artículo 16***Acceso a las instalaciones**

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar el acceso a las instalaciones aeroportuarias a los agentes de asistencia en tierra y usuarios que deseen practicar la autoasistencia en la medida en que dicho acceso sea necesario para ejercer sus actividades. Si la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la autoridad pública u otra entidad que la controle, impone condiciones para dicho acceso, éstas deberán ser pertinentes, objetivas, transparentes y no discriminatorias.

2. Los espacios disponibles del aeropuerto para la asistencia en tierra se distribuirán entre los diferentes agentes de asistencia en tierra y entre los distintos usuarios que practiquen la autoasistencia, incluidos los nuevos, en la medida necesaria para el ejercicio de sus derechos y para permitir una competencia efectiva y leal, en función de normas y criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

3. Cuando el acceso a las instalaciones aeroportuarias dé lugar a la percepción de una remuneración, ésta deberá determinarse con arreglo a criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

*Artículo 17***Seguridad y protección**

Las disposiciones de la presente Directiva no afectarán a los derechos y obligaciones de los Estados miembros en materia de orden público, seguridad y protección de los aeropuertos.

*Artículo 18***Protección social y del medio ambiente**

Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones de la presente Directiva y respetando las demás disposiciones de Derecho comunitario, los Estados miembros podrán tomar las medidas necesarias para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores y el respeto del medio ambiente.

*Artículo 19***Respeto de las disposiciones nacionales**

El agente que preste asistencia en tierra en un aeropuerto de un Estado miembro estará obligado a cumplir las disposiciones de la legislación nacional que sean compatibles con la legislación comunitaria.

*Artículo 20***Reciprocidad**

1. Sin perjuicio de los compromisos internacionales de la Comunidad, cuando resulte que, en relación con el acceso al mercado de la asistencia en tierra o de la autoasistencia, un tercer país:

- a) no otorga *de iure* o *de facto* a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios comunitarios que practican la autoasistencia un trato comparable al que dispensan los Estados miembros a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia de dicho tercer país, o
- b) no otorga *de iure* o *de facto* el trato nacional a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de un Estado miembro que practican la autoasistencia, o
- c) otorga a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de otros terceros países que practican la autoasistencia un trato más favorable que el que dispensa a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de un Estado miembro que practican la autoasistencia,

un Estado miembro podrá suspender total o parcialmente las obligaciones que resultan de la presente Directiva con respecto a los agentes de asistencia en tierra y usuarios de dicho tercer país, de conformidad con la legislación comunitaria.

2. El Estado miembro de que se trate informará a la Comisión acerca de cualquier suspensión o retirada de los derechos u obligaciones.

*Artículo 21***Derecho de recurso**

Los Estados miembros o, si procede, las entidades gestoras, velarán por que todas las partes que justifiquen un interés legítimo dispongan de derecho de recurso contra las decisiones o medidas individuales adoptadas en aplicación del apartado 2 del artículo 7 y de los artículos 11 a 16.

Dicho recurso deberá poder interponerse ante un órgano jurisdiccional nacional o ante una autoridad pública distinta de la entidad gestora del aeropuerto de que se

trate y, en su caso, independiente de la autoridad pública que controle a esta última.

*Artículo 22***Informe y revisión**

Los Estados miembros comunicarán a la Comisión la información necesaria para que ésta pueda elaborar un informe sobre la aplicación de la presente Directiva.

Dicho informe, que irá acompañado de posibles propuestas de revisión de la Directiva, estará elaborado a más tardar el 31 de diciembre de 2001.

*Artículo 23***Aplicación**

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar un año después de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

*Artículo 24***Entrada en vigor**

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

*Artículo 25***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 15 de octubre de 1996.

Por el Consejo

El Presidente

B. HOWLIN

ANEXO

LISTA DE LOS SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión comprenden:
 - 1.1. los servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario y el suministro de locales a sus representantes;
 - 1.2. el control de las operaciones de carga, los mensajes y las telecomunicaciones;
 - 1.3. la manipulación, almacenamiento, mantenimiento y administración de las unidades de carga;
 - 1.4. cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario.
2. La asistencia a pasajeros comprende toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, la llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular el control de billetes y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación.
3. La asistencia de equipajes comprende la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución.
4. La asistencia de carga y correo comprende:
 - 4.1. en cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias;
 - 4.2. en cuanto al correo, tanto de llegada como de salida, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.
5. La asistencia de operaciones en pista comprende:
 - 5.1. el guiado de la aeronave a la llegada y a la salida (*);
 - 5.2. la asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados (*);
 - 5.3. las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra (*);
 - 5.4. la carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal;
 - 5.5. la asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados;
 - 5.6. el desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios;
 - 5.7. el transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave comprende:
 - 6.1. la limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua;
 - 6.2. la climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave;
 - 6.3. el acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.
7. La asistencia de combustible y lubricante comprende:
 - 7.1. la organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas;
 - 7.2. la carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.
8. La asistencia de mantenimiento en línea comprende:
 - 8.1. las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo;
 - 8.2. las operaciones particulares exigidas por el usuario;
 - 8.3. el suministro y la gestión del material necesario para el mantenimiento y de las piezas de recambio;
 - 8.4. la solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.

(*) Siempre que estos servicios no sean realizados por el servicio de circulación aérea.