



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 12.03.1996
COM(96) 75 final

94/0325 (SYN)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU CONSEIL

**RELATIVE À L'ACCÈS AU MARCHÉ DE L'ASSISTANCE EN ESCALE
DANS LES AÉROPORTS DE LA COMMUNAUTÉ**

(présentée par la Commission conformément à l'article 189 A,
paragraphe 2 du traité CE)

**PROPOSITION MODIFIÉE DE
DIRECTIVE DU CONSEIL
RELATIVE À L'ACCÈS AU MARCHÉ DE L'ASSISTANCE EN ESCALE
DANS LES AÉROPORTS DE LA COMMUNAUTÉ**

Exposé des motifs

Lors de son assemblée plénière du 16 novembre 1995, le Parlement européen a approuvé la proposition de Directive du Conseil présentée par la Commission relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Celui-ci a également adopté un certain nombre d'amendements au texte proposé.

La Commission a accepté les amendements concernant les considérants 1 et 21a parce qu'ils renforcent les aspects sociaux de la directive, le considérant 22 car il permet de mieux répondre aux problèmes de sécurité inhérents aux aéroports. Elle a également accepté l'amendement relatif à l'article 7.2 qui permet une meilleure compréhension des possibilités de limitation concernant le nombre d'usagers pouvant se livrer à l'auto-assistance côté piste. De même, elle reprend l'amendement concernant l'article 19 afin de mieux adapter la date de mise en vigueur des dispositions de la directive au niveau national à l'évolution des travaux devant le Conseil.

La Commission a également accepté en partie les amendements relatifs à :

- l'article 5.1 qui clarifie le processus de mise en place du comité des usagers
- l'article 6.2 qui inclut dans les catégories dont le nombre peut être soumis à limitation, les services de nettoyage de l'avion et de transport des passagers, des bagages et du fret sur le côté piste
- l'article 8 en ce qu'il étend à la gestion opérationnelle des infrastructures centralisées le droit pour l'Etat membre de réserver la gestion de ces infrastructures à l'aéroport ou à une autre entité
- l'article 9.1.d qui permet dans le cadre des dérogations, d'interdire l'auto-assistance côté piste et l'article 9.2.a qui améliore le texte
- l'article 12.2 qui permet à l'entité gestionnaire d'être avertie de la décision prise par l'Etat membre en matière d'agrément
- l'article 13.1.cter et cquater qui renforce l'obligation de soumission aux règles nationales en matière de sécurité et de droit du travail

La Commission a enfin accepté de reprendre sous une autre rédaction les idées du Parlement en ce qui concerne :

- les considérants 2, 8b ainsi que les articles 20a et 20b car ces références renforcent l'obligation de soumission aux réglementations sociales existantes tant au niveau national que communautaire

- le considérant 19 et l'article 4.2 qui élargissent le principe de transparence à tous les intervenants en matière d'assistance aux tiers
- les articles 1.6, 3, 4.3, 11 et 14.3 qui peuvent aider à une meilleure compréhension du texte.

Cependant, la Commission n'a pas pu accepter les amendements qui concernent :

- les considérants 2a, 8a et 21b parce que leur contenu ne correspond pas à l'objectif de la directive
- les articles 4a et 10.1.a, parce que ces dispositions sont déjà couvertes par la directive sur les droits acquis
- les considérants 9, 10, 11, 13 et 16 qui sont en opposition avec l'objectif d'ouverture du marché
- les articles 10, 15a, 15b, 17 et 21a qui réduisent l'accès au marché de manière telle qu'ils font obstacle à la libéralisation du secteur
- et le considérant 23 qui priverait la Commission de tout droit en matière de réciprocité avec les transporteurs et prestataires extra-communautaires.

**PROPOSITION MODIFIÉE DE
DIRECTIVE DU CONSEIL
RELATIVE À L'ACCÈS AU MARCHÉ DE L'ASSISTANCE EN ESCALE
DANS LES AÉROPORTS DE LA COMMUNAUTÉ**

Considérant que la Communauté a progressivement mis en place une politique commune des transports aériens dans le but de réaliser le marché intérieur, conformément à l'article 7 A du traité;

Considérant que la Communauté **met** progressivement en place une politique commune des transports aériens dans le but de réaliser le marché intérieur, conformément à l'article 7 A du traité, **et ce aux fins de promouvoir durablement le progrès économique et social;**

Considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux est assurée;

Considérant que le marché intérieur comporte un espace sans frontières intérieures dans lequel la libre circulation des marchandises, des personnes, des services et des capitaux **doit être assurée et qu'il y a lieu d'assurer une convergence vers le progrès social;**

Considérant que dans sa communication, du 1er juin 1994, "L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs", la Commission a fait part de sa volonté de prendre avant la fin 1994 une initiative visant à réaliser l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, et que le Conseil dans sa résolution du 24 octobre 1994, a confirmé la nécessité de tenir compte des impératifs liés à la situation dans les aéroports dans la réalisation de cette ouverture;

Considérant que dans sa communication, du 1er juin 1994, "L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs", la Commission a fait part de sa volonté de prendre avant la fin 1994 une initiative visant à réaliser l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté, et que le Conseil dans sa résolution du 24 octobre 1994, a confirmé la nécessité de tenir compte des impératifs liés à la situation dans les aéroports dans la réalisation de cette ouverture;

Considérant que dans sa résolution du 14 février 1995 sur l'aviation civile en Europe, le Parlement a rappelé son souci de tenir compte de l'impact de l'accès au marché de l'assistance sur les conditions d'emploi et de sécurité dans les aéroports de la Communauté;

Considérant que les mêmes exigences de transparence doivent s'appliquer aux usagers réalisant un niveau de trafic important sur un aéroport et qui souhaitent y fournir à des tiers des services d'assistance en escale;

Considérant que les mêmes exigences de transparence doivent s'appliquer aux usagers qui souhaitent fournir à des tiers des services d'assistance en escale **ainsi qu'aux prestataires de services;**

Considérant que, pour ces mêmes raisons, les Etats membres doivent conserver le pouvoir d'édicter et de faire appliquer les règles nécessaires au bon fonctionnement des infrastructures aéroportuaires; que ces règles doivent, toutefois, respecter les principes d'objectivité, de transparence et de non-discrimination;

Considérant que, pour ces mêmes raisons, les Etats membres doivent conserver le pouvoir d'édicter et de faire appliquer les règles nécessaires au bon fonctionnement des infrastructures aéroportuaires; que ces règles doivent, toutefois, respecter les principes d'objectivité, de transparence et de non-discrimination;

Considérant que pour éviter le risque de dumping social, les Etats membres devraient garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale;

Considérant que l'accès des installations aéroportuaires doit être garanti aux prestataires désireux de fournir des services d'assistance en escale et aux transporteurs souhaitant pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits;

Considérant que l'accès des installations aéroportuaires doit être garanti aux prestataires **autorisés** à fournir des services d'assistance en escale et aux transporteurs **autorisés** à pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits;

Article premier

Définitions

Pour l'application de la présente directive, on entend par :

Pour l'application de la présente directive, on entend par :

6) entité gestionnaire : entité qui, en vertu de la législation ou de la réglementation nationale, a pour mission d'administrer les infrastructures aéroportuaires, de coordonner et de contrôler les activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport ou le système aéroportuaire considéré.

6) entité gestionnaire : entité **juridique, de nature publique ou privée** qui, en vertu de la législation ou de la réglementation nationale, **est responsable de la gestion d'un ou plusieurs aéroports ainsi que de la coordination et du contrôle de l'activité des différents opérateurs sur ce ou ces aéroports.**

Article 3

Entité gestionnaire

- | | |
|--|---|
| <p>1. Lorsque la gestion et l'exploitation d'un aéroport ou d'un système aéroportuaire ne sont pas assurées par une seule entité mais par plusieurs entités distinctes, chacune de celles-ci est considérée comme faisant partie de l'entité gestionnaire pour ce qui concerne l'application de la présente directive.</p> | <p>1. Lorsque, dans un aéroport ou un système aéroportuaire, plusieurs entités sont responsables de la gestion et de l'exploitation d'activités ou de services aéroportuaires, chacune de celles-ci devra observer les dispositions de la présente directive.</p> |
|--|---|

Article 4

Séparation des activités

- | | |
|---|---|
| <p>1. L'entité gestionnaire qui fournit des services d'assistance en escale doit opérer une stricte séparation comptable et de gestion entre les activités liées à la fourniture de ces services et ses autres activités.</p> | <p>1. L'entité gestionnaire d'un aéroport, l'usager ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités.</p> |
|---|---|

2. Un usager qui a transporté au cours de l'année précédente plus de 25% des passagers ou du fret enregistrés dans un aéroport ne peut y fournir lui-même des services d'assistance en escale à des tiers sans opérer de même une stricte séparation comptable et de gestion entre son activité de transporteur et celle de fourniture d'assistance à des tiers.

Supprimé

3. La réalité de la séparation imposée en application des paragraphes 1 et 2 est contrôlée par un vérificateur indépendant.

Celui-ci vérifie en particulier l'absence de tout flux financier en provenance des autres activités vers celle d'assistance en escale.

Il doit avoir accès à tout moment à la comptabilité de l'entreprise. Il fait rapport à la Commission au moins une fois l'an et chaque fois qu'il constate un manquement à l'obligation de séparation.

2. La réalité de la séparation imposée en application du paragraphe 1 est contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par l'Etat membre.

Celui-ci vérifie en particulier l'absence de tout flux financier en provenance des autres activités vers celle d'assistance en escale.

Il doit avoir accès à tout moment à la comptabilité de l'entreprise. Il fait rapport à la Commission au moins une fois l'an et chaque fois qu'il constate un manquement à l'obligation de séparation.

Article 5

Comité des usagers

- | | |
|---|--|
| <p>1. Douze mois au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats membres prennent les mesures nécessaires à la création pour chacun des aéroports visés, au deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 2, d'un Comité composé des représentants des usagers.</p> | <p>1. Douze mois au plus tard après l'entrée en vigueur de la présente directive, les Etats membres s'assureront de la mise en place dans chacun des aéroports visés, au deuxième alinéa du paragraphe 1 de l'article 2, d'un Comité composé des représentants des usagers.</p> |
|---|--|

Article 6

Assistance en escale aux tiers

- | | |
|--|--|
| <p>2. Les Etats membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- assistance bagages- assistance opérations en piste- assistance carburant- assistance fret et poste. | <p>2. Les Etats membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none">- assistance bagages- assistance opérations en piste- assistance carburant- assistance fret et poste- le nettoyage de l'avion- le transport de passagers, des bagages et du fret entre l'avion et tout autre point de l'aéroport. |
|--|--|

inchangé.

inchangé.

Article 7

Auto-assistance en escale

- | | |
|--|---|
| <p>2. ...</p> <p>les Etats membres peuvent réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.</p> | <p>2. ...</p> <p>les Etats membres peuvent réserver l'exercice de l'auto-assistance à au moins deux usagers pour chaque catégorie de service, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.</p> |
|--|---|

Article 8

Infrastructures centralisées

- | | |
|---|--|
| <p>1. Sans préjudice de l'application des articles 6 et 7, les Etats membres peuvent réserver, soit à l'entité gestionnaire, soit à une autre entité, la gestion technique des infrastructures centralisées de tri de bagages, de dégivrage, d'épuration des eaux et de distribution de carburant. Ils peuvent rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services d'assistance en escale et par les usagers pratiquant l'auto-assistance en escale.</p> | <p>1. Sans préjudice de l'application des articles 6 et 7, les Etats membres peuvent réserver, soit à l'entité gestionnaire, soit à une autre entité, la gestion technique et opérationnelle des infrastructures centralisées de tri de bagages, de dégivrage, d'épuration des eaux et de distribution de carburant. Ils peuvent rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services d'assistance en escale et par les usagers pratiquant l'auto-assistance en escale.</p> |
|---|--|

Article 9

Dérogations

- | | |
|---|---|
| <p>1. Lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles le justifient, l'Etat membre concerné peut décider :</p> <ul style="list-style-type: none">a) inchangé;b) inchangé;c) inchangé. | <p>1. Lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles le justifient, l'Etat membre concerné peut décider :</p> <ul style="list-style-type: none">a) inchangé;b) inchangé;c) inchangé;d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 7.2. |
| <p>2. Toute décision de dérogation prise en application du paragraphe 1 doit :</p> <ul style="list-style-type: none">a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée et les contraintes techniques qui la justifient;b) inchangé. | <p>2. Toute décision de dérogation prise en application du paragraphe 1 doit :</p> <ul style="list-style-type: none">a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée et les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponible qui la justifient;b) inchangé. |

Article 11

Consultations

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour organiser une procédure de consultation obligatoire entre l'entité gestionnaire, le Comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui ont fait l'objet d'une dérogation octroyée en application de l'article 9 ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

Les Etats membres prennent les mesures nécessaires pour organiser une procédure de consultation obligatoire entre l'entité gestionnaire, le Comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment **lorsqu'elle existe sur la rémunération perçue par l'aéroport pour l'accès aux installations aéroportuaires dans le cadre de l'exercice de l'assistance en escale** sur les prix des services qui ont fait l'objet d'une dérogation octroyée en application de l'article 9 ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

Article 12

Agrément

2. L'agrément ne peut être refusé que si le prestataire ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés au paragraphe 1.

Les motifs de ce refus doivent être communiqués au prestataire concerné.

2. L'agrément ne peut être refusé que si le prestataire ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés au paragraphe 1.

Les motifs de ce refus doivent être communiqués au prestataire concerné **et à l'entité gestionnaire de l'aéroport.**

Article 13

Règles de conduite

1. L'Etat membre peut retirer son agrément à un prestataire ou interdire à un usager de se livrer à l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne respecte pas les règles qu'il lui a imposées dans le but de garantir le bon fonctionnement de l'aéroport.

Ces règles doivent respecter les principes suivants :

- a) elles doivent être appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;
- b) elles doivent être en relation avec l'objectif poursuivi;
- c) elles ne peuvent aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par la présente directive.

2. inchangé.

1. L'Etat membre peut retirer son agrément à un prestataire ou interdire à un usager de se livrer à l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne respecte pas les règles qu'il lui a imposées dans le but de garantir le bon fonctionnement de l'aéroport.

Ces règles doivent respecter les principes suivants :

- a) elles doivent être appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;
- b) elles doivent être en relation avec l'objectif poursuivi;
- c) elles ne peuvent aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par la présente directive;
- d) les contrôles de sécurité effectués sur le personnel d'un prestataire de services doivent être conformes à la réglementation nationale et être approuvés lors de la procédure de sélection;
- e) les conditions d'emploi du personnel doivent être conformes à la réglementation en vigueur.

2. inchangé.

Article 14

Accès aux installations

3. L'accès aux installations aéroportuaires des prestataires de services et des usagers désirant pratiquer l'auto-assistance peut entraîner la perception d'une rémunération destinée à couvrir les coûts que cet accès entraîne pour l'aéroport et reflétant le niveau de ceux-ci. Cette rémunération doit être déterminée en fonction de critères objectifs, transparents et non discriminatoires.

3. L'accès aux installations aéroportuaires des prestataires de services et des usagers désirant pratiquer l'auto-assistance peut entraîner la perception d'une rémunération. Cette rémunération doit être déterminée en fonction de critères objectifs, transparents et non discriminatoires.

Article 19

Mise en oeuvre

Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 30 juin 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

Les Etats membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires ou administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le **31 décembre** 1996. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les Etats membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les Etats membres.

Article 20

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal Officiel des Communautés européennes.

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal Officiel des Communautés européennes.

Article 20bis

Sans préjudice de l'application des dispositions de la présente directive et dans le respect des dispositions sociales du Traité et de la réglementation qui en découle, les Etats membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer le respect des normes en vigueur et des droits sociaux des employés.

DOCUMENTS

FR

07 05

N° de catalogue : CB-CO-96-085-FR-C

ISBN 92-78-00922-9

Office des publications officielles des Communautés européennes

L-2985 Luxembourg