

Mardi 16 avril 2013

- vu l'avis de la Banque centrale européenne du 25 janvier 2012 ⁽¹⁾,
 - vu l'avis du Comité économique et social européen du 18 janvier 2012 ⁽²⁾,
 - vu l'engagement pris par le représentant du Conseil, par lettre du 27 mars 2013, d'approuver la position du Parlement européen, conformément à l'article 294, paragraphe 4, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des affaires économiques et monétaires (A7-0171/2012),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

P7_TC1-COD(2011)0202

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 16 avril 2013 en vue de l'adoption du règlement (UE) n° .../2013 du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences prudentielles applicables aux établissements de crédit et aux entreprises d'investissement et modifiant le règlement (UE) n° 648/2012

(Étant donné l'accord intervenu entre le Parlement et le Conseil, la position du Parlement correspond à l'acte législatif final, le règlement (UE) n° 575/2013.)

P7_TA(2013)0116

Services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union *I**

Résolution législative du Parlement européen du 16 avril 2013 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil (COM(2011)0824 — C7-0457/2011 — 2011/0397(COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2016/C 045/30)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2011)0824),
- vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 100, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0457/2011),
- vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu l'avis motivé soumis par la Chambre des députés luxembourgeoise, dans le cadre du protocole n° 2 sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité, déclarant que le projet d'acte législatif n'est pas conforme au principe de subsidiarité,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 28 mars 2012 ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ JO C 105 du 11.4.2012, p. 1.

⁽²⁾ JO C 68 du 6.3.2012, p. 39.

⁽¹⁾ JO C 181 du 21.6.2012, p. 173.

Mardi 16 avril 2013

- vu l'avis du Comité des régions du 19 juillet 2012 ⁽¹⁾,
 - vu l'article 55 de son règlement,
 - vu le rapport de la commission des transports et du tourisme et les avis de la commission de l'emploi et des affaires sociales ainsi que de la commission du marché intérieur et de la protection des consommateurs (A7-0364/2012),
1. arrête la position en première lecture figurant ci-après;
 2. demande à la Commission de le saisir à nouveau, si elle entend modifier de manière substantielle sa proposition ou la remplacer par un autre texte;
 3. charge son Président de transmettre la position du Parlement au Conseil et à la Commission ainsi qu'aux parlements nationaux.

P7_TC1-COD(2011)0397

Position du Parlement européen arrêtée en première lecture le 16 avril 2013 en vue de l'adoption du règlement (UE) n° .../2013 du Parlement européen et du Conseil sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) 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 ⁽⁴⁾ prévoit l'ouverture progressive du marché de l'assistance en escale.
- (2) Les aéroports et les services d'assistance en escale sont essentiels au bon fonctionnement **et à la sécurité** du transport aérien et constituent une fonction clé dans la chaîne de l'aviation. Les services d'assistance en escale couvrent toutes les activités au sol liées à l'aviation exécutées pour des compagnies aériennes individuelles dans les aéroports. [Am. 244]
- (3) La déclaration adoptée lors du sommet de l'aviation organisé à Bruges en octobre 2010 a reconnu la nécessité de réformer les règles de l'Union pour stimuler la compétitivité de chaque maillon de la chaîne du transport aérien (par exemple, aéroports, transporteurs ou autres prestataires de services).
- (4) Le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports» ⁽⁵⁾ qualifie l'amélioration de l'accès au marché et la fourniture de services de qualité dans les aéroports de vitales pour la qualité de vie des Européens et y voit une action essentielle pour réaliser l'espace européen unique des transports.

⁽¹⁾ JO C 277 du 13.9.2012, p. 111.

⁽²⁾ JO C 181 du 21.6.2012, p. 173.

⁽³⁾ JO C 277 du 13.9.2012, p. 111.

⁽⁴⁾ Position du Parlement européen du 16 avril 2013.

⁽⁵⁾ JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

⁽⁶⁾ COM(2011)0144.

Mardi 16 avril 2013

- (5) La poursuite de l'ouverture progressive du marché de l'assistance en escale et l'introduction d'exigences harmonisées pour la fourniture de services d'assistance en escale sont susceptibles de renforcer l'efficacité et la qualité globale de ces services au profit tant des compagnies aériennes que des passagers et des commissionnaires de transport. Il devrait en résulter une amélioration de la qualité des opérations aéroportuaires en général.
- (6) Compte tenu du besoin récent de normes de qualité minimale harmonisées dans les aéroports pour mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte» de la gestion du trafic aérien en vue de réaliser le Ciel unique européen, et de la nécessité d'une harmonisation plus poussée pour exploiter pleinement les avantages de l'ouverture progressive du marché de l'assistance en escale sous la forme d'une amélioration de la qualité et de l'efficacité des services concernés, il faudrait remplacer la directive 96/67/CE par un règlement.
- (7) Le libre accès au marché de l'assistance en escale est compatible avec le bon fonctionnement des aéroports de l'Union, à condition que des mesures de sauvegarde idoines soient mises en place. Il devrait être réalisé de manière progressive et adapté aux exigences du secteur.
- (7 bis) ***Le libre accès au marché étant la norme dans la politique des transports de l'Union, la libéralisation complète du marché de l'assistance en escale devrait en être l'objectif ultime. [Am. 245]***
- (8) L'ouverture progressive du marché en vertu de la directive 96/67/CE a déjà eu des résultats positifs en matière d'amélioration de l'efficacité et de la qualité. La poursuite de cette ouverture progressive est donc judicieuse.
- (9) Tout usager d'aéroport devrait être autorisé à pratiquer l'auto-assistance. Parallèlement, il est nécessaire de maintenir une définition claire et restrictive de l'auto-assistance, afin d'éviter les abus et les conséquences négatives pour le marché de l'assistance aux tiers.
- (10) Pour certaines catégories de services d'assistance en escale, l'accès au marché peut se heurter à des contraintes de sécurité, de sûreté, de capacité et de disponibilité d'espace. Il devrait donc être possible de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir ces services. ***Les limitations devraient pouvoir différer d'un terminal à l'autre dans un même aéroport, à condition que leur application soit non discriminatoire, qu'elles n'entraînent pas de distorsion de la concurrence, qu'elles soient conformes au présent règlement et sous réserve du maintien du nombre minimal de prestataires sur chaque terminal. [Am. 246]***
- (11) Dans certains cas, les contraintes de sûreté, de sécurité, de capacité et de disponibilité d'espace peuvent être d'une intensité telle qu'elles peuvent justifier des restrictions ~~plus poussées~~ ***temporaires*** de l'accès au marché ou de l'exercice de l'auto-assistance, à condition que celles-ci revêtent un caractère pertinent, objectif, transparent et non discriminatoire. Dans de telles circonstances, les États membres devraient pouvoir demander des dérogations aux dispositions du présent règlement. **[Am. 247]**
- (12) De telles dérogations devraient avoir pour objectif de permettre aux autorités aéroportuaires de remédier à ces contraintes ou du moins de les atténuer. Elles devraient être soumises à l'approbation de la Commission.
- (13) Le maintien d'une concurrence effective et loyale exige qu'en cas de limitation du nombre des prestataires, ceux-ci soient choisis au moyen d'une procédure d'appel à la concurrence ouverte, transparente et non discriminatoire, dont les détails devraient être précisés.
- (13 bis) ***Tous les prestataires de services d'assistance en escale ainsi que les usagers qui pratiquent l'auto-assistance et les sous-traitants travaillant dans un aéroport devraient appliquer les conventions collectives représentatives en vigueur et la législation de l'État membre concerné afin de permettre une concurrence loyale, fondée sur la qualité et l'efficacité, entre les prestataires de services d'assistance en escale. [Am. 248]***
- (14) ~~Les usagers~~ ***Compte tenu de la nécessité de tenir compte des besoins des usagers, ces derniers*** devraient être consultés lors de la sélection de prestataires de services d'assistance en escale, étant donné que la qualité et le prix de ces services représentent pour eux un intérêt majeur. **[Am. 249]**
- (15) Il importe en conséquence d'organiser la représentation des usagers et leur consultation, notamment lors de la sélection des prestataires autorisés à fournir les services d'assistance en escale.
- (16) Dans le contexte de la sélection de prestataires dans un aéroport, il devrait être possible, dans certaines circonstances et à des conditions spécifiques, d'étendre une obligation de service public à d'autres aéroports situés dans la même région géographique de l'État membre concerné.

Mardi 16 avril 2013

- (17) ~~Des doutes existent sur le fait que~~ **il convient de préciser si** les États membres peuvent exiger la reprise de membres du personnel lors du remplacement d'un prestataire fournissant des services d'assistance en escale pour lesquels l'accès au marché est limité **en vertu de l'article 6, paragraphe 2**. L'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. Il est donc approprié de clarifier les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements⁽¹⁾, de manière à permettre aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates. [Am. 250]
- (17 bis) **L'amélioration de la qualité des services d'assistance en escale devrait être l'objectif ultime. Il devrait être poursuivi sans accroître les formalités administratives pour les entreprises d'assistance en escale. Il importe donc d'autoriser ces entreprises à déterminer leurs propres pratiques commerciales générales ainsi que leur politique de ressources humaines.** [Am. 251]
- (18) Afin d'assurer le bon fonctionnement des opérations de transport aérien dans les aéroports, de garantir la sécurité et la sûreté dans l'enceinte aéroportuaire ainsi que d'assurer la protection de l'environnement et le respect des dispositions et règles sociales en vigueur, la fourniture de services d'assistance en escale devrait être subordonnée à un agrément approprié. Étant donné que la majorité des États membres disposent actuellement de systèmes d'agrément de la fourniture de services d'assistance en escale, mais que ces systèmes diffèrent largement, il convient de mettre en place un système d'agrément harmonisé.
- (19) Pour garantir que tous les prestataires de services et les usagers pratiquant l'auto-assistance **respectent au moins les exigences de sécurité et de sûreté et qu'ils** possèdent ~~une solidité économique suffisante, une honnêteté, une~~ **une** couverture d'assurance suffisante et une connaissance ~~adéquate~~ **adéquate** des opérations d'assistance en escale ~~et de l'environnement aéroportuaire~~, et pour assurer des conditions de concurrence homogènes, l'octroi d'un agrément devrait être subordonné à des exigences minimales. **Celles-ci ne doivent avoir aucun effet restrictif sur la poursuite de l'ouverture du marché.** [Am. 252 et 253]
- (20) L'efficacité de la fourniture des services assistance en escale nécessite un accès ouvert aux infrastructures centralisées de l'aéroport et un cadre juridique clair pour la définition de celles-ci. Il devrait néanmoins être possible de percevoir des redevances pour l'utilisation des infrastructures centralisées.
- (21) Ces redevances devraient être non discriminatoires et calculées de manière transparente. Elles ne devraient pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les coûts de la mise à disposition des infrastructures centralisées, y compris un rendement raisonnable de l'actif.
- (22) L'entité gestionnaire de l'aéroport et/ou toute autre entité gestionnaire des infrastructures centralisées dudit aéroport devraient **être tenues de** consulter régulièrement les usagers de l'aéroport sur la définition des infrastructures et sur le niveau des redevances. [Am. 254]
- (23) L'entité gestionnaire de l'aéroport peut également fournir elle-même des services d'assistance en escale. Étant donné que simultanément, une telle entité peut, par ses décisions, exercer une influence considérable sur la concurrence entre prestataires de services d'assistance en escale, les aéroports devraient être tenus de ~~confier~~ **mettre en place une comptabilité strictement séparée, d'une part, pour** les services d'assistance en escale ~~à un organisme doté de la personnalité juridique distinct de~~ **et, d'autre part, pour** l'entité qui gère les infrastructures. [Am. 255]
- (24) Afin de permettre aux aéroports de remplir leur mission de gestion des infrastructures, de garantir la sécurité et la sûreté dans l'enceinte aéroportuaire et d'assurer la résilience des services d'assistance en escale, y compris en situation de crise, l'entité gestionnaire de l'aéroport devrait être responsable de la coordination adéquate des activités d'assistance en escale dans l'aéroport. L'entité gestionnaire de l'aéroport devrait faire rapport sur la coordination des activités d'assistance en escale à la commission d'examen des performances d'Eurocontrol en vue d'une optimisation consolidée.
- (24 bis) **Si l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit elle-même des services d'assistance en escale ou qu'elle contrôle directement ou indirectement une entreprise fournissant de tels services, la bonne coordination des services d'assistance en escale devrait être surveillée par l'autorité de supervision indépendante pour garantir l'égalité de traitement.** [Am. 256]
- (25) L'entité gestionnaire de l'aéroport, une autorité publique ou toute autre entité contrôlant l'aéroport devrait aussi avoir le pouvoir d'édicter les règles nécessaires au bon fonctionnement des infrastructures aéroportuaires.

(¹) JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

Mardi 16 avril 2013

- (26) Il est nécessaire de définir des normes de qualité minimale à respecter obligatoirement par les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance, afin d'assurer la qualité globale du service et d'établir des conditions de concurrence homogènes entre les prestataires.
- (26 bis) **Afin de garantir un niveau de sécurité suffisant dans l'ensemble des aéroports, les exigences relatives aux normes de qualité minimale pour les services d'assistance en escale devraient être conformes aux critères de sécurité et aux principes régissant les systèmes de gestion établis par le droit de l'Union applicable en la matière.** [Am. 257]
- (27) Afin d'améliorer les performances dans toute la chaîne de l'aviation et de mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte», les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance devraient faire rapport à la Commission sur leurs performances.
- (28) Dans un secteur à forte intensité de main-d'œuvre tel que l'assistance en escale, le développement et la formation continue du personnel ont une forte incidence sur la qualité des services. ~~Il convient par conséquent de~~ **et la sécurité des opérations. Une institution compétente de l'Union, agissant en coopération avec les autorités compétentes des États membres, les exploitants d'aéroports et les partenaires sociaux, devrait fixer des exigences de normes minimales ambitieuses pour assurer une éducation et une formation minimale pour assurer de la plus haute qualité aux salariés dans le secteur des services d'assistance en escale. Il convient de mettre à jour et de renforcer régulièrement ces normes afin de contribuer à la qualité des opérations au regard des critères de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, et pour créer des conditions de concurrence homogènes entre les opérateurs. Tant que les normes requises ne sont pas respectées dans l'aéroport concerné, l'agrément du prestataire de services concerné est suspendu, retiré ou n'est pas délivré, jusqu'à ce que l'observation des normes appropriées soit rétablie. Une formation complémentaire spécifique à l'aéroport, d'une durée minimale de cinq jours, devrait être dispensée.** [Am. 258]
- (29) La sous-traitance accroît la flexibilité des prestataires de services d'assistance en escale. Néanmoins, la sous-traitance, et la sous-traitance en cascade, risquent aussi d'entraîner des contraintes de capacité et d'avoir des effets négatifs sur la sécurité et la sûreté. La sous-traitance devrait par conséquent être limitée et les règles qui la régissent devraient être clarifiées.
- (30) Les droits reconnus par le présent règlement ne devraient s'appliquer aux prestataires de services d'assistance en escale de pays tiers et aux usagers pratiquant l'auto-assistance originaires de pays tiers qu'à la condition d'une stricte réciprocité. En l'absence de réciprocité, la Commission devrait être habilitée à décider qu'un ou plusieurs États membres devraient suspendre ces droits à l'égard de ces prestataires ou usagers.
- (31) Les États membres devraient ~~conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour veiller à ce que~~ le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale **jouisse d'un niveau adéquat de protection sociale, ainsi que de conditions de travail décentes, même en cas de sous-traitance et de contrats de service. Si les autorités compétentes d'un État membre constatent des lacunes dans cette protection ou des infractions, l'agrément des prestataires de services concernés peut être suspendu, retiré ou ne pas être délivré, jusqu'à ce que l'observation des normes appropriées soit rétablie.** [Am. 259]
- (31 bis) **Étant donné que les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite font l'objet d'une discrimination injustifiée dans le traitement de leurs problèmes et plaintes et dans les recours dont elles disposent, le présent règlement devrait être appliqué en conformité avec le règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens⁽¹⁾.** [Am. 260]
- (31 ter) **Si les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite effectuant des voyages aériens sont consacrés dans le règlement (CE) n° 1107/2006, le présent règlement va dans le sens d'une convergence accrue entre, d'une part, le personnel d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite et, d'autre part, le personnel chargé de l'équipement d'assistance des voyageurs, y compris du matériel médical.** [Am. 261]
- (31 quater) **Compte tenu des progrès réalisés dans le domaine des droits des passagers et pour éviter la discrimination des passagers handicapés, les objectifs et les solutions proposés par la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises⁽²⁾, devraient être pris en compte.** [Am. 262]
- (32) Afin de garantir que des exigences harmonisées en matière d'assurances s'appliquent aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité **sur le fonctionnement de l'Union européenne** en ce qui concerne les exigences en matière d'assurances pour les prestataires de services

⁽¹⁾ JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

⁽²⁾ JO L 42 du 13.2.2002, p. 1

Mardi 16 avril 2013

- d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance. Afin de garantir que des obligations harmonisées et dûment actualisées s'appliquent ~~en ce qui concerne les normes de qualité minimale pour les services d'assistance en escale et les obligations~~ en matière de rapports imposées aux prestataires et aux usagers ~~pratiquant l'auto-assistance~~, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en ce qui concerne ~~les spécifications des normes de qualité minimale pour les services d'assistance en escale et en ce qui concerne~~ les spécifications, sur les plans du contenu et de la diffusion, des rapports à présenter par les prestataires et les usagers pratiquant l'auto-assistance. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts et en faisant appel au comité de dialogue social sectoriel spécifique institué en vertu de la décision 98/500/CE **de la Commission du 20 mai 1998 concernant l'institution de comités de dialogue sectoriel destinés à favoriser le dialogue entre les partenaires sociaux au niveau européen** ⁽¹⁾. **Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veuille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.** [Am. 263]
- (32 bis) **Compte tenu des conditions spécifiques que suppose l'assistance en escale par la mise à disposition de fauteuils roulants et d'autres équipements médicaux et d'assistance utilisés par les passagers handicapés ou à mobilité réduite, ainsi que de la mesure dans laquelle l'indépendance de ces passagers dépend de ces équipements, les contrats d'assurance souscrits par les prestataires de services d'assistance en escale devraient garantir une indemnisation totale des pertes subies suites à l'endommagement ou à la perte de ce type d'équipement.** [Am. 264]
- (32 ter) **Compte tenu de l'importance de la sécurité, des qualifications et de la formation professionnelles, du respect des normes de qualité et, en particulier, des performances opérationnelles des prestataires de services d'assistance en escale, les États membres devraient prévoir l'application de sanctions en cas d'infraction au présent règlement. Les sanctions ainsi fixées devraient être effectives, proportionnées et dissuasives.** [Am. 265]
- (32 quater) **Dans les documents qui leur sont remis par la compagnie aérienne, les passagers devraient pouvoir identifier clairement le prestataire de services d'assistance en escale du vol concerné.** [Am. 266]
- (32 quinquies) **Les prestataires de services d'assistance en escale sont soumis à l'obligation de proposer des points d'information pour les passagers dont les bagages ont été perdus ou retardés.** [Am. 267]
- ~~(33) Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, il convient que la Commission transmette simultanément, en temps utile et en bonne et due forme, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.~~ [Am. 263]
- (34) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec les dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission ⁽²⁾.
- (35) La procédure consultative devrait être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution octroyant des dérogations quant au degré d'ouverture du marché de l'assistance en escale aux tiers et de l'auto-assistance, étant donné qu'il s'agit d'actes de portée limitée.
- (36) La procédure consultative devrait aussi être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution sur l'extension, par un État membre, d'une obligation de service public à un aéroport insulaire, étant donné qu'il s'agit d'actes de portée limitée.
- (37) La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution concernant la suspension totale ou partielle du droit d'accès au marché de l'assistance en escale sur le territoire d'un État membre pour les prestataires et les usagers d'un pays tiers.
- (38) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'application plus homogène de la législation de l'Union en ce qui concerne les services d'assistance en escale, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison du caractère international du transport aérien, et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

⁽¹⁾ JO L 225 du 12.8.1998, p. 27.

⁽²⁾ JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

Mardi 16 avril 2013

- (39) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.
- (40) Il y a donc lieu d'abroger la directive 96/67/CE,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I

Champ d'application et définitions

Article premier

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, soumis au traité et ouvert au trafic commercial.

L'application du présent règlement à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord au sujet du différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «aéroport»: tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;
- b) «entité gestionnaire de l'aéroport»: l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport considéré;
- c) «usager d'aéroport» ou «usager»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport considéré;
- d) «assistance en escale»: les services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits ~~en annexe~~ **à l'annexe I**;
- e) «auto-assistance en escale» ou «auto-assistance»: situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Aux fins du présent règlement, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:
- dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou
 - dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité;
 - **pour les intégrateurs, l'auto-assistance s'étend aux services d'assistance en escale destinés à tous les aéronefs de leur réseau de transport, que ceux-ci soient détenus ou loués par l'intégrateur et qu'ils soient exploités par un transporteur aérien détenu par l'intégrateur ou par un tiers. Aux fins de la présente section, l'entreprise qui fournit les services d'assistance en escale ne doit pas être usager de l'aéroport, mais doit être affiliée à l'intégrateur et respecter les normes de qualité minimale.**
- f) «prestataire de services d'assistance en escale» ou «prestataire»: toute personne physique ou morale fournissant aux tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale;
- f bis) «intégrateur»: une entreprise qui propose un service de transport de fret de porte à porte régi par un contrat, garantissant le transport de fret et/ou de courrier depuis l'origine jusqu'à la destination finale et intégrant en continu des opérations de transport, des services d'assistance en escale, le tri des envois et les services de livraison;**

Mardi 16 avril 2013

- f ter)* «conventions collectives»: lorsqu'elles sont prévues par la législation d'un État membre, les conventions collectives sont considérées comme représentatives lorsqu'elles s'appliquent, du point de vue du contenu, aux services d'assistance en escale, et du point de vue géographique, à l'intérieur de l'État membre, à l'aéroport où le prestataire de services d'assistance en escale exerce son activité;
- g) «infrastructures centralisées»: les installations **aéroportuaires** spécifiques ~~d'un aéroport~~ qui ne peuvent, pour des raisons techniques, environnementales, de coût ou de capacité, être subdivisées ou multipliées et dont la disponibilité est essentielle et nécessaire à l'exécution de services d'assistance en escale **dans un aéroport**;
- h) «sous-traitance»: la conclusion, par un prestataire de services d'assistance en escale en qualité de contractant principal, ou exceptionnellement par un usager pratiquant l'auto-assistance, d'un contrat avec un tiers dénommé «sous-traitant», aux termes duquel ce sous-traitant est tenu d'exécuter une ou plusieurs catégories (ou sous-catégories) de services d'assistance en escale;
- h bis)* «sous-traitant»: un prestataire agréé conformément aux articles 16 et 17;
- i) «agrément»: l'autorisation, accordée par l'autorité compétente à une entreprise, de fournir des services d'assistance en escale conformément aux conditions qui y sont indiquées;
- j) «autorité de supervision indépendante»: l'autorité visée à l'article 11 de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires ⁽¹⁾. [Am. 268]

Chapitre II

Exigences préalables générales

Article 3

Entité gestionnaire de l'aéroport

1. Lorsque la gestion et l'exploitation d'un aéroport ne sont pas assurées par une seule entité mais par plusieurs entités distinctes, chacune de celles-ci est considérée, aux fins du présent règlement, comme faisant partie de l'entité gestionnaire de l'aéroport.
2. Lorsqu'il n'est établi qu'une seule entité gestionnaire pour plusieurs aéroports, chacun de ces aéroports est considéré isolément pour tout ce qui concerne l'application du présent règlement.

Article 4

Comité des usagers

1. ~~Chaque aéroport concerné~~ **À la demande des usagers de l'aéroport, chaque aéroport dont le volume de trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années** établit un comité (ci-après dénommé «comité des usagers») composé de représentants des usagers de l'aéroport ou des organisations représentant les usagers de l'aéroport **ainsi que de représentants des aéroports et du personnel. Les partenaires sociaux sont obligatoirement à impliquer au sein de ce comité des usagers.** [Am. 269]
2. Tous les usagers ont le droit de participer aux travaux du comité des usagers ou, à leur choix, d'y être représentés par une organisation désignée à cet effet. Toutefois, s'ils sont représentés par une telle organisation, celle-ci ne fournit pas de services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné.
3. Le comité des usagers établit son propre règlement intérieur sous forme écrite, incluant les règles de vote.

Les règles de vote incluent des dispositions spécifiques indiquant comment éviter tout conflit d'intérêts au sein du comité résultant du fait que certains usagers qui y siègent fournissent des services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné. En particulier, lorsque le comité des usagers est consulté pendant la procédure de sélection prévue aux articles 8 et 9, les usagers qui sollicitent l'autorisation de fournir un ou plusieurs services d'assistance en escale aux tiers ne prennent pas part au vote.

4. La pondération des voix au sein du comité des usagers est telle que:
 - a) quel que soit le volume de trafic annuel assuré par un même usager dans un aéroport, cet usager ne dispose pas de plus de 49 % des voix;

⁽¹⁾ JO L 70 du 14.3.2009, p. 11.

Mardi 16 avril 2013

b) les usagers pratiquant l'auto-assistance disposent au maximum d'un tiers des voix.

5. L'entité gestionnaire de l'aéroport assure le secrétariat du comité des usagers.

Si l'entité gestionnaire de l'aéroport refuse d'assurer le secrétariat, ou si le comité des usagers n'accepte pas qu'elle le fasse, l'entité gestionnaire de l'aéroport désigne une autre entité, que le comité des usagers est tenu d'accepter. Le secrétariat du comité des usagers établit et actualise la liste des usagers de l'aéroport ou de leurs représentants qui font partie du comité des usagers.

6. Le secrétariat du comité des usagers établit un compte rendu de chaque réunion du comité. Ce compte rendu reflète fidèlement les points de vue exprimés et les résultats des votes effectués lors de la réunion.

6 bis. Lorsque le présent règlement prévoit la consultation du comité des usagers de l'aéroport, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité adjudicatrice en informe le comité des usagers de l'aéroport et lui transmet la décision proposée ainsi que toutes les informations voulues six semaines au plus tard avant l'adoption de la décision finale. En cas de désaccord entre l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité adjudicatrice, et le comité des usagers, et sans préjudice de l'article 41, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité adjudicatrice présente un exposé des motifs qui sous-tendent sa décision finale, en tenant compte de l'avis exprimé par le comité des usagers de l'aéroport. [Am. 270]

Chapitre III

Ouverture du marché de l'assistance en escale

Section 1

Auto-assistance

Article 5

Auto-assistance

Tout usager d'aéroport est libre de pratiquer l'auto-assistance.

Section 2

Assistance aux tiers

Article 6

Assistance aux tiers

1. Les prestataires de services d'assistance en escale **établis sur le territoire de l'Union ou dans un Etat qui est membre de l'Association européenne de libre-échange** disposent du libre accès au marché de la fourniture de services d'assistance en escale aux tiers dans tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ~~ou égal~~ à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années.

2. Dans les aéroports visés au paragraphe 1, les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories suivantes de services d'assistance en escale:

a) assistance «bagages»;

b) assistance «opérations en piste»;

c) assistance «carburant et huile»;

d) assistance «fret et poste» en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef.

Toutefois, les États membres ne limitent pas ce nombre à moins de deux prestataires pour chaque catégorie de services ou, dans **le cas des** aéroports dont le trafic annuel est supérieur ~~ou égal~~ à ~~5 millions~~ **15 millions** de mouvements de passagers ou ~~100 000~~ **200 000** tonnes de fret depuis au moins trois années, à moins de trois prestataires pour chaque catégorie de services.

Mardi 16 avril 2013

2 bis. *Les limitations visées au paragraphe 2 peuvent différer d'un terminal à l'autre dans un même aéroport, à condition que leur application soit non discriminatoire, qu'elles n'entraînent pas de distorsion de la concurrence, qu'elles soient conformes au présent règlement et sous réserve du maintien du nombre minimal de prestataires sur chaque terminal.*

3. Dans les aéroports où le nombre de prestataires est limité à deux prestataires ou plus conformément au paragraphe 2 du présent article ou conformément à l'article 14, paragraphe 1, points a) et c), l'un au moins des prestataires autorisés n'est pas contrôlé directement ou indirectement par:

- a) l'entité gestionnaire de l'aéroport,
- b) un usager ayant transporté plus de 25 % des passagers ou du fret enregistrés dans l'aéroport au cours de l'année précédant celle où s'opère la sélection de ces prestataires,
- c) une entité subissant ou exerçant le contrôle direct ou indirect de l'entité gestionnaire de l'aéroport visée au point a) ou d'un usager visé au point b).

Le contrôle découle des droits, contrats ou autres moyens qui confèrent, seuls ou conjointement et compte tenu des circonstances de fait ou de droit, la possibilité d'exercer une influence déterminante sur le prestataire, telle qu'elle est interprétée par la Cour de justice de l'Union européenne.

4. Lorsque le nombre de prestataires autorisés est limité en application du paragraphe 2, les États membres ~~ne peuvent n'empêchent~~ pas empêcher un usager d'aéroport, quelle que soit la partie de cet aéroport qui lui est affectée, de bénéficier, pour chaque catégorie de services d'assistance en escale sujette à limitation, d'un choix effectif, dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3, entre au moins:

- deux prestataires de services d'assistance en escale, ou
- trois prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à ~~5 millions~~ **15 millions** de mouvements de passagers ou ~~100 000~~ **200 000** tonnes de fret depuis au moins trois années.

5. Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de fret définis dans le présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, le présent ~~règlement~~ **article** ne s'applique pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservés uniquement aux passagers **ou les infrastructures qui servent uniquement à la prise en charge des passagers.**

Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de passagers définis dans le présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de fret correspondant, le présent article ne s'applique pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservés uniquement au fret ou les infrastructures qui servent uniquement à la manutention du fret.

6. Tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, et dont le trafic annuel passe ensuite sous le seuil de 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret, maintient l'ouverture de son marché à des prestataires pratiquant l'assistance aux tiers au moins les trois premières années qui suivent celle au cours de laquelle a eu lieu le passage sous le seuil.

7. Tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à ~~5 millions~~ **15 millions** de mouvements de passagers ou ~~100 000~~ **200 000** tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, et dont le trafic annuel passe ensuite sous le seuil de ~~5 millions~~ **15 millions** de mouvements de passagers ou ~~100 000~~ **200 000** tonnes de fret, maintient l'ouverture de son marché à des prestataires pratiquant l'assistance aux tiers au moins les trois premières années qui suivent celle au cours de laquelle a eu lieu le passage sous le seuil. [Am. 271]

Article 7

Sélection des prestataires

1. Lorsque le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale dans un aéroport est limité en vertu de l'article 6 ou de l'article 14, ces prestataires sont sélectionnés conformément à une procédure d'appel à la concurrence transparente, ouverte et non discriminatoire. **L'autorité adjudicatrice est habilitée à demander que les prestataires de services d'assistance en escale soient tenus de proposer de façon groupée une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale, conformément à l'article 6, paragraphe 2. L'entité gestionnaire de l'aéroport est habilitée à déposer une demande de groupement correspondante à l'autorité adjudicatrice.** [Am. 272]

2. L'autorité adjudicatrice est:

- a) l'entité gestionnaire de l'aéroport, si celle-ci:
 - ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale, et

Mardi 16 avril 2013

- ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournissant de tels services et
 - ne détient aucune participation dans une telle entreprise;
- b) dans tous les autres cas, une autorité compétente indépendante de l'entité gestionnaire de l'aéroport **et n'entretenant aucune relation d'affaires, directe ou indirecte, liée aux activités de l'aéroport.** [Am. 273]
3. Le comité des usagers **et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si elle n'est pas l'autorité adjudicatrice, n'ont** accès aux offres des candidats à aucun stade de la procédure de sélection. ~~À la demande du comité des usagers ou de l'entité gestionnaire de l'aéroport n'a accès aux offres des candidats à aucun stade de la procédure de sélection~~ si elle n'est pas l'autorité adjudicatrice, **l'autorité adjudicatrice fournit un résumé des offres des candidats, en veillant à ce qu'il ne contienne aucune information confidentielle.** [Am. 274]
4. Après avoir informé la Commission **et sous réserve des règles de l'Union relatives aux aides d'État**, l'État membre concerné peut prévoir dans le cahier des charges une obligation de service public à respecter par les prestataires pour les aéroports desservant des régions périphériques ou en développement faisant partie de son territoire, où les prestataires ne sont pas disposés à fournir des services sans soutien public (c'est-à-dire l'octroi de droits exclusifs ou le versement d'indemnités), mais qui revêtent une importance capitale sur le plan de l'accessibilité pour l'État membre concerné. ~~Cette disposition est sans préjudice des règles de l'Union relatives aux aides d'État.~~ [Am. 275]
5. Un appel d'offres est lancé et publié au *Journal officiel de l'Union européenne*. **Le Journal officiel de l'Union européenne crée une rubrique appropriée pour les appels d'offres dans le domaine des services d'assistance en escale.** [Am. 276]
6. La sélection des prestataires par l'autorité adjudicatrice se fait en deux étapes:
- a) une procédure de présélection visant à évaluer l'adéquation des candidats; et
 - b) une procédure d'attribution visant à sélectionner le ou les prestataires autorisés.
- 6 bis. Si un appel d'offres n'attire pas le nombre requis de candidatures de prestataires de services d'assistance en escale visé à l'article 6, paragraphe 2, l'autorité compétente procède à un nouvel appel d'offres au plus tard 48 mois après la fin de l'appel d'offres précédent.** [Am. 277]

Article 8

Procédure de présélection

1. Lors de la procédure de présélection, l'autorité adjudicatrice vérifie que les candidats respectent une série de critères minimaux. Elle établit ces critères après avoir consulté le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si cette dernière n'est pas l'autorité adjudicatrice.
2. Les critères minimaux comprennent les éléments suivants:
 - a) le candidat dispose d'un agrément valable délivré conformément au chapitre IV;
 - b) le candidat démontre son aptitude et s'engage par écrit à appliquer les dispositions et règles pertinentes à l'aéroport, notamment la législation applicable dans le domaine du droit du travail, ~~les conventions collectives applicables~~, les règles de conduite et les exigences de qualité. **Le candidat et les sous-traitants s'engagent par ailleurs à appliquer les conventions collectives représentatives concernées.** [Am. 278]
3. L'autorité adjudicatrice établit la liste restreinte des candidats qui satisfont aux critères de la procédure de présélection.

Article 9

Procédure d'attribution

1. **L'entité gestionnaire de l'aéroport établit les dossiers d'appel d'offres comme fondement de la procédure, en indiquant précisément les normes minimales applicables à l'aéroport, l'horaire de vol représentatif et la prévision du trafic pour la période concernée par l'appel d'offres.** Lors de la procédure d'attribution, l'autorité adjudicatrice sélectionne un prestataire parmi les candidats figurant sur la liste restreinte et attribue l'autorisation à ce prestataire après avoir consulté le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si cette dernière n'est pas l'autorité adjudicatrice.

Mardi 16 avril 2013

2. La sélection du prestataire auquel sera attribuée l'autorisation repose sur une comparaison des offres des candidats par rapport à une liste de critères d'attribution. Ces critères sont pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. L'autorité adjudicatrice établit les critères d'attribution ~~après avoir consulté~~ **en accord avec** le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si cette dernière n'est pas l'autorité adjudicatrice.

2 bis. Les candidats transmettent une liste détaillée de toutes les activités qui sont ou sont susceptibles d'être sous-traitées et qui ne sont pas liées à l'activité principale.

3. Les critères d'attribution comprennent les éléments suivants:

- a) cohérence et plausibilité du plan d'entreprise, évalué **pour les trois premières années** au moyen d'un modèle de calcul de coûts;
- b) niveau de qualité des opérations évalué sur la base d'un horaire de vol représentatif et englobant, le cas échéant, l'efficacité de l'utilisation du personnel et des équipements, le dernier délai pour l'enregistrement des bagages et du fret, les délais de livraison des bagages et du fret et les temps d'escale maximaux;
- c) adéquation des ressources matérielles en ce qui concerne la disponibilité, **le respect des exigences environnementales applicables et le bon état opérationnel** des équipements ~~et leur incidence environnementale~~;
- d) adéquation des ressources humaines en ce qui concerne l'expérience des travailleurs ~~et la pertinence de~~ **des programmes de formation/qualification et des conditions d'emploi et de travail décentes, notamment dans le cadre du transfert de personnel au titre de l'article 12, ainsi qu'un engagement à appliquer la convention collective représentative concernée**;
- e) qualité des technologies de l'information et de la communication;
- f) qualité de la planification organisationnelle;
- g) ~~performance environnementale~~ **résultat positif d'un audit de sûreté reconnu afin d'assurer le respect des exigences de sûreté et de sécurité.**

4. La pondération relative des critères d'attribution apparaît dans l'appel d'offres et les documents pertinents. Pour chaque critère d'attribution est prévue une fourchette de points dont l'écart maximal doit être approprié. L'autorité adjudicatrice peut fixer le nombre minimal de points que doit atteindre, pour remplir certains critères d'attribution spécifiques, un candidat retenu. La fixation d'un nombre minimal de points n'est pas discriminatoire et est clairement annoncée dans l'appel d'offres et les documents pertinents. L'autorité adjudicatrice ne peut éliminer aucun des critères d'attribution, ni en ajouter d'autres, ni subdiviser ceux initialement prévus dans l'appel d'offres.

5. L'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné est attribuée au candidat ayant obtenu le nombre de points le plus élevé, ainsi que le nombre minimal de points éventuellement requis pour certains critères d'attribution.

6. Les usagers qui posent leur candidature pour la fourniture de services aux tiers ou qui pratiquent l'auto-assistance ne sont pas consultés lors de la procédure d'attribution.

7. L'autorité adjudicatrice veille à ce que la décision d'attribution, ainsi que les raisons de celle-ci, soient rendues publiques. [Am. 279]

Article 10

Période de sélection et cessation d'activité

1. L'autorisation accordée aux prestataires de services d'assistance en escale est valable pour une durée minimale de sept années et une durée maximale de dix années, excepté en cas de dérogation concernant l'ouverture de l'auto-assistance et de l'assistance aux tiers conformément à l'article 14, paragraphe 1. La période exacte de validité de l'autorisation et la date à laquelle les activités doivent commencer sont clairement indiquées dans l'appel d'offres.

2. Un prestataire de services d'assistance en escale commence à fournir ses services dans le mois qui suit la date de commencement indiquée dans l'appel d'offres. L'autorité adjudicatrice peut, dans des cas dûment justifiés, à la demande du prestataire de services d'assistance en escale et après consultation du comité des usagers, prolonger cette période de ~~six mois~~ **cinq mois** au maximum. ~~Si, six mois après la date de début des activités indiquée dans l'appel d'offres, le prestataire n'a pas commencé ses activités et ne peut pas démontrer sa volonté de le faire, l'autorité adjudicatrice peut décider que l'autorisation perd sa validité à l'expiration de cette période. En pareil cas, les États membres peuvent infliger des sanctions financières au prestataire et accorder l'autorisation à un prestataire qui a été classé deuxième par le nombre de points obtenus, conformément à l'article 9, paragraphe 5.~~ **Si, six mois après la date de début des activités indiquée dans l'appel d'offres, le prestataire n'a pas commencé ses activités et ne peut pas démontrer sa volonté de le faire, l'autorité adjudicatrice peut décider que l'autorisation perd sa validité à l'expiration de cette période. En pareil cas, les États membres peuvent infliger des sanctions financières au prestataire et accorder l'autorisation à un prestataire qui a été classé deuxième par le nombre de points obtenus, conformément à l'article 9, paragraphe 5.** [Am. 280]

Mardi 16 avril 2013

3. L'autorité adjudicatrice anticipe la fin de la période d'autorisation et veille à ce que tout prestataire sélectionné à l'issue d'un nouvel appel d'offres soit autorisé à commencer ses activités le jour qui suit le dernier jour de la période d'autorisation du ou des prestataires sélectionnés antérieurement.

4. Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle une autorisation lui a été accordée, il est procédé à son remplacement suivant la procédure de sélection décrite aux articles 7, 8 et 9 et dans le présent article. Tout prestataire informe l'autorité adjudicatrice compétente de son intention de cesser son activité ~~suffisamment en avance~~, et au minimum six mois avant de quitter l'aéroport. Des sanctions financières peuvent être imposées au prestataire s'il n'informe pas l'autorité adjudicatrice ~~suffisamment~~ **au moins six mois** à l'avance, sauf s'il peut démontrer la force majeure. [Am. 281]

5. Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant la fin de la période pour laquelle une autorisation lui a été accordée, et ne laisse pas à l'autorité adjudicatrice un délai suffisant pour sélectionner un nouveau prestataire avant de quitter l'aéroport, y créant ainsi une situation de monopole temporaire pour certains services d'assistance en escale, l'État membre concerné autorise, pour une durée limitée n'excédant pas dix mois, un prestataire à fournir des services d'assistance en escale dans cet aéroport sans recourir à la procédure de sélection prévue aux articles 7, 8 et 9 et dans le présent article.

Si l'État membre ne parvient pas à trouver de prestataire pour cette durée limitée, il réglemente les prix des services d'assistance en escale faisant l'objet d'un monopole temporaire jusqu'à ce qu'un autre prestataire commence à fournir ces services dans l'aéroport.

6. L'autorité adjudicatrice informe le comité des usagers et, le cas échéant, l'entité gestionnaire de l'aéroport des décisions prises en vertu des articles 7, 8, 9 et du présent article.

7. Les articles 7, 8 et 9 ainsi que les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à l'attribution de marchés publics et de concessions régis par d'autres dispositions du droit de l'Union.

Article 11

Entité gestionnaire d'aéroport agissant en tant que prestataire de services d'assistance en escale

1. Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 6, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut fournir elle-même des services d'assistance en escale sans être soumise à la procédure de sélection prévue aux articles 7 à 10. De la même manière, elle peut, sans suivre cette procédure, autoriser une entreprise à fournir des services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné:

- a) si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement;
- b) si cette entreprise la contrôle directement ou indirectement.

b bis) si cette entreprise remplit les critères énoncés au chapitre IV. [Am. 282]

2. Lorsqu'une entité gestionnaire d'aéroport qui fournit des services d'assistance en escale conformément au paragraphe 1 ne satisfait plus aux conditions prévues audit paragraphe, ce prestataire peut continuer à fournir ces services pendant ~~cinq années~~ **trois années** sans être soumis à la procédure de sélection prévue aux articles 7 à 10. Il informe l'autorité adjudicatrice compétente de l'expiration de cette période de ~~cinq années~~ **trois années** suffisamment à l'avance, et au minimum six mois avant. Des sanctions financières peuvent être imposées au prestataire s'il n'informe pas l'autorité adjudicatrice suffisamment à l'avance, sauf s'il peut démontrer la force majeure. En cas de cessation d'activité du prestataire avant l'expiration de la période de ~~cinq années~~ **trois années**, les dispositions de l'article 10, paragraphes 4 et 5, s'appliquent. [Am. 283]

Article 12

Maintien des droits des travailleurs en cas de transfert de personnel pour des services faisant l'objet de restrictions d'accès au marché
[Am. 284]

1. Le présent article s'applique ~~uniquement~~ aux services d'assistance en escale pour lesquels l'État membre concerné a limité le nombre de prestataires en application de l'article 6 ou de l'article 14. **Les États membres examinent en détail, à la lumière du présent règlement, si une limitation de la concurrence est indiquée dans d'autres secteurs.** [Am. 285]

Mardi 16 avril 2013

2. Si, à la suite de la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10, un prestataire de services d'assistance en escale mentionnés au paragraphe 1 perd l'autorisation de fournir ces services, **ou si un prestataire de services d'assistance en escale cesse de fournir ces services à un usager ou si un usager pratiquant l'auto-assistance décide de mettre fin à cette auto-assistance**, les États membres ~~peuvent exiger~~ **exigent** du ou des prestataires de services d'assistance en escale **ou des usagers pratiquant l'auto-assistance** qui prennent sa succession qu'ils accordent au personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE. **La deuxième phrase de l'article 4, paragraphe 1, de la directive 2001/23/CE ne s'applique pas aux cas visés à la première phrase du présent paragraphe. Un licenciement pour raison économique, technique ou organisationnelle n'est pas autorisé.** [Am. 286]

2 bis. *Les droits visés au paragraphe 2 incluent l'application des conventions collectives de portée générale.* [Am. 287]

3. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 aux travailleurs du prestataire précédent, **y compris les usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance**, qui participent à la prestation des services **d'assistance en escale que le prestataire précédent cesse de fournir ou** pour lesquels le prestataire précédent a perdu son autorisation et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires **ou les usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance. Les coûts afférents au plan social en faveur des travailleurs licenciés sont supportés par les compagnies aériennes proportionnellement à la part du volume de transport qu'elles représentaient pour le prestataire précédent.** [Am. 288]

4. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 de manière à ce qu'elle soit proportionnée au volume d'activité effectivement transféré aux autres prestataires. [Am. 289]

5. Si un État membre impose une exigence au sens du paragraphe 2, les documents d'appel à la concurrence relatifs à la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10 comprennent une liste du personnel concerné, ainsi que les informations utiles concernant les droits contractuels des travailleurs et les conditions dans lesquelles ils sont réputés attachés aux services en question. **Les représentants du personnel et des syndicats ont accès à ces listes.** [Am. 290]

6. Si un prestataire de services d'assistance en escale cesse de fournir à un usager des services d'assistance en escale qui représentent une part importante des activités d'assistance en escale de ce prestataire dans des cas qui ne relèvent pas du paragraphe 2, ou si un usager pratiquant l'auto-assistance décide de cesser son activité d'auto-assistance, les États membres peuvent exiger du ou des prestataires de services d'assistance en escale ou de l'usager pratiquant l'auto-assistance qui prennent la succession qu'ils accordent au personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE du Conseil. [Am. 291]

7. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 aux travailleurs du prestataire précédent qui participent à la prestation des services d'assistance en escale que le prestataire précédent cesse de fournir et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires ou usager d'aéroport pratiquant l'auto-assistance. [Am. 292]

8. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 aux travailleurs de l'usager pratiquant l'auto-assistance qui participent à la prestation des services d'assistance en escale pour lesquels ledit usager décide de cesser son activité d'auto-assistance et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires ou usager pratiquant l'auto-assistance. [Am. 293]

9. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 de manière à ce qu'elle soit proportionnée au volume d'activité effectivement transféré à l'autre prestataire ou usager pratiquant l'auto-assistance. [Am. 294]

10. Les États membres peuvent confier aux partenaires sociaux au niveau approprié la tâche de définir, par voie d'accord négocié, les modalités pratiques de mise en œuvre du présent article.

10 bis. *Les États membres veillent à éviter le dumping salarial, non seulement concernant le personnel permanent assurant des services d'assistance en escale mais aussi en cas de transfert d'effectifs, afin de garantir le respect de normes sociales appropriées et d'améliorer la qualité des services d'assistance en escale.* [Am. 295]

10 ter. *Les autorités compétentes des États membres veillent à ce que le personnel recruté pour fournir ces services bénéficie d'une protection sociale suffisante.* [Am. 296]

Mardi 16 avril 2013

10 quater. *Pour se prémunir contre tout effet néfaste de la libéralisation du secteur des services d'assistance en escale, les autorités chargées de gérer les aéroports doivent définir et appliquer des normes de qualité de service minimales contraignantes dans l'intérêt de la sûreté, de la fiabilité et de l'efficacité des opérations.* [Am. 297]

11. Les États membres communiquent à la Commission toute mesure prise dans le cadre du présent article.

Article 13

Aéroports insulaires

Pour la sélection des prestataires de services d'assistance en escale sur un aéroport prévue aux articles 7 à 10, un État membre peut étendre une obligation de service public à d'autres aéroports de cet État membre pour autant:

- a) que ces aéroports soient situés sur des îles ~~de~~ **ou des lieux continentaux éloignés appartenant à** la même région géographique; et [Am. 298]
- b) que ces aéroports aient chacun un niveau de trafic d'au moins 100 000 mouvements de passagers par an; et
- c) que cette extension ait reçu l'approbation de la Commission.

La décision approuvant l'extension constitue un acte d'exécution qui est adopté conformément à la procédure consultative visée à l'article 43, paragraphe 2. Cette disposition est sans préjudice des règles de l'Union relatives aux aides d'État.

Lorsque, dans les aéroports insulaires, aucune entreprise ou compagnie aérienne n'a d'intérêt économique à fournir les services visés à l'article 6, paragraphe 2, les entités gestionnaires de l'aéroport peuvent assumer elles-mêmes l'obligation de fournir les services essentiels pour garantir le bon fonctionnement des infrastructures aéroportuaires. [Am. 299]

Section 3

Dérogations relatives à l'auto-assistance en escale et à l'assistance en escale fournie aux tiers

Article 14

Dérogations

1. ~~Lorsque des contraintes spécifiques de l'espace ou de la capacité disponibles sur un aéroport, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du~~ **sont tellement restreints qu'il est impossible d'ouvrir le** marché et/ou ~~d'exercer de~~ **d'exercer** l'auto-assistance au degré prévu par le présent règlement, l'État membre concerné peut décider:

- a) de limiter à un minimum de deux le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autres que celles visées à l'article 6, paragraphe 2, dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport, auquel cas l'article 6, paragraphe 3, s'applique;
- b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 6, paragraphe 2, lorsqu'il s'agit d'aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret;
- c) de réserver à un ou deux prestataires une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 6, paragraphe 2, lorsqu'il s'agit d'aéroports dont le trafic annuel est supérieur ~~ou égal à 5~~ **quinze** millions de mouvements de passagers ou ~~100 000~~ **200 000** tonnes de fret, l'article 6, paragraphe 3, étant applicable dans le cas d'une limitation à deux prestataires;
- d) de réserver l'exercice de l'auto-assistance au sens de l'article 5 à un nombre limité d'utilisateurs, à la condition que ces derniers soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

2. Toutes les dérogations au titre du paragraphe 1:

- a) précisent la ou les catégories de services pour lesquelles la dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;

Mardi 16 avril 2013

b) sont accompagnées d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

3. Les dérogations:

a) ne donnent pas lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et/ou usagers pratiquant l'auto-assistance;

b) ne sont pas plus étendues que nécessaire.

4. Les États membres notifient à la Commission, au moins six mois avant son entrée en vigueur, toute dérogation qu'ils envisagent d'octroyer en application du paragraphe 1 ainsi que les motifs qui la justifient. **Cette justification apporte notamment la preuve que, dans les aéroports concernés, les prestataires des services d'assistance en escale:**

a) respectent les normes de qualité minimales, conformément à l'article 32;

b) sont gérés dans la transparence et ne bénéficient d'aucune subvention croisée, conformément à l'article 29;

c) assurent des conditions de travail et de salaire adéquates, basées sur les accords collectifs ou les législations nationales ou d'autres normes sociales de l'État membre concerné.

5. Dès réception, la Commission publie au *Journal officiel de l'Union européenne* un résumé des décisions de dérogation qui lui sont notifiées et invite les parties intéressées à présenter leurs observations.

6. La Commission procède à un examen approfondi des décisions de dérogation notifiées par les États membres. À cet effet, la Commission procède à une analyse détaillée de la situation et à l'étude des mesures appropriées notifiées par l'État membre concerné, afin de vérifier l'existence des contraintes invoquées et l'impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par le présent règlement.

7. La Commission peut, à la suite de cet examen et après consultation de l'État membre concerné, approuver la décision de l'État membre ou s'y opposer si elle estime que les contraintes invoquées ne sont pas vérifiées ou ne sont pas d'une intensité telle qu'elles justifient une dérogation. Après consultation de l'État membre concerné, la Commission peut également exiger de celui-ci qu'il modifie la portée de la dérogation ou la limite aux seules parties d'un aéroport où les contraintes invoquées sont avérées.

8. La décision de la Commission intervient au plus tard six mois après la notification complète par l'État membre concerné et est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

9. Les décisions d'exécution visées aux paragraphes 7 et 8 sont adoptées conformément à la procédure consultative visée à l'article 43, paragraphe 2.

10. La durée des dérogations consenties par les États membres en application du paragraphe 1 ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées au titre du paragraphe 1, points b) et c). Au plus tard six mois avant l'expiration de cette période, chaque demande de dérogation fait l'objet d'une nouvelle décision de l'État membre concerné, laquelle est également soumise aux dispositions du présent article.

11. La durée des dérogations accordées par les États membres au titre du paragraphe 1, points b) et c), ne peut excéder deux années. Cependant, tout État membre peut, eu égard aux considérations formulées au paragraphe 1, demander que cette période soit prolongée une seule fois de deux années. Pareille demande est soumise à une décision de la Commission. La décision d'exécution est adoptée conformément à la procédure consultative prévue à l'article 43, paragraphe 2. **[Am. 360]**

Article 15

Consultation des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers

L'entité gestionnaire de l'aéroport organise une procédure de consultation au sujet de l'application du présent règlement entre l'entité gestionnaire de l'aéroport elle-même, le comité des usagers et les entreprises prestataires de services d'assistance en escale. Cette consultation porte notamment sur les prix des services d'assistance en escale qui ont fait l'objet d'une dérogation octroyée en application de l'article 14, paragraphe 1, points b) et c), ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Une réunion de consultation doit avoir lieu au moins une fois par an. L'entité gestionnaire de l'aéroport établit un compte rendu de cette réunion, qui est transmis à la Commission à la demande de cette dernière.

Mardi 16 avril 2013

Chapitre IV

Procédures d'agrément

Article 16

Exigence relative à l'obtention d'un agrément approprié reconnu dans tous les États membres

1. ~~Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, aucune~~ **Aucune** entreprise n'est autorisée à fournir de services d'assistance en escale, que ce soit en tant que prestataire de services d'assistance en escale, **en tant que sous-traitant** ou en tant qu'utilisateur pratiquant l'auto-assistance, si elle ne possède pas l'agrément approprié. ~~Toute entreprise satisfaisant aux exigences fixées dans le présent chapitre peut obtenir un agrément~~ **lorsque les États membres subordonnent l'activité de services d'assistance en escale à l'obtention d'un agrément d'une autorité compétente (ci-après dénommée «autorité d'agrément») indépendante de toute entité gestionnaire de l'aéroport.**
2. Chaque État membre désigne une autorité ~~compétente~~ **«autorité d'agrément ou, après en avoir informé la Commission, coopère avec l'autorité compétente d'un autre État membre,** indépendante de toute entité gestionnaire de l'aéroport, chargée de délivrer les agréments pour la fourniture de services d'assistance en escale.
3. L'autorité d'agrément ne délivre pas ou ne maintient pas en vigueur d'agréments dès lors qu'une exigence quelconque fixée dans le présent chapitre n'est pas respectée. **[Am. 300]**

Article 17

Conditions d'octroi des agréments

1. ~~L'autorité~~ **Sans préjudice de l'article 16, l'autorité** d'agrément d'un État membre délivre un agrément à une entreprise si celle-ci répond aux conditions suivantes:
 - a) elle est établie et enregistrée dans un État membre;
 - b) sa structure d'entreprise permet à l'autorité d'agrément de mettre en œuvre les dispositions du présent chapitre;
 - c) elle remplit les conditions financières énoncées à l'article 18;
 - d) ~~elle se conforme aux dispositions en matière de preuve d'honorabilité prévues à l'article 19~~ **répond aux critères relatifs aux conditions de travail du personnel ainsi qu'au programme de formation/qualification conformément à l'article 8, paragraphe 2, point b), et à l'article 9, point d), et respecte les dispositions sociales et d'emploi conformément à l'article 12;**
 - e) elle se conforme à l'exigence en matière de qualification du personnel prévue à l'article 20;
 - f) elle se conforme aux exigences en matière de tenue d'un manuel d'exploitation prévues à l'article 21;
 - g) elle respecte les exigences en matière d'assurances définies à l'article 22.
2. ~~Le paragraphe 1, points a), c) et d), ne s'applique pas aux usagers pratiquant l'auto-assistance qui ne fournissent pas de services d'assistance en escale aux tiers. Les usagers ayant obtenu un agrément pour les services d'auto-assistance ne sont pas autorisés à pratiquer l'assistance aux tiers sur la base de cet agrément.~~
3. Lorsqu'une entreprise sollicite ou a obtenu un agrément, elle respecte les dispositions nationales en matière de protection sociale, de protection de l'environnement et de sûreté aéroportuaire de tous les États membres dans lesquels elle exerce ses activités.

Article 18

Conditions financières pour l'octroi d'un agrément

1. Une entreprise à l'encontre de laquelle a été engagée une procédure d'insolvabilité ou une autre procédure analogue ou qui se trouve en situation de faillite ne peut obtenir d'agrément.
2. L'autorité d'agrément analyse avec soin si une entreprise demandant un agrément peut démontrer qu'elle sera à même:
 - a) de faire face à tout moment, pendant une période de vingt-quatre mois à compter du début de l'exploitation, à ses obligations actuelles et potentielles, évaluées sur la base d'hypothèses réalistes; et
 - b) d'assumer, pendant une période de trois mois à compter du début de l'exploitation, les frais fixes et les dépenses d'exploitation découlant de ses activités conformément au plan d'entreprise et évalués sur la base d'hypothèses réalistes, sans avoir recours aux recettes tirées de son exploitation.
3. Aux fins de l'analyse prévue au paragraphe 1, toute demande d'agrément est accompagnée des comptes certifiés du demandeur portant au moins sur les deux exercices précédents.

Mardi 16 avril 2013

4. Aux fins de l'analyse prévue au paragraphe 2, toute demande d'agrément est accompagnée d'un plan d'entreprise portant au moins sur les trois premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise indique aussi le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livre soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes les informations utiles, parmi lesquelles:

- a) un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les trois années suivantes;
- b) la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les trois premières années d'exploitation;
- c) le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'équipements, y compris, en cas de location, les conditions générales de chaque contrat éventuel.

Article 19

Preuve d'honorabilité

~~1. Une entreprise qui demande un agrément apporte la preuve qu'elle a payé ses impôts et cotisations de sécurité sociale au cours de l'exercice écoulé à l'égard des États membres dans lesquels elle exerce des activités ou, lorsqu'elle n'exerce pas d'activités dans l'Union, à l'égard de son pays d'origine.~~

~~2. L'entreprise fournit également des preuves relatives à l'honorabilité ou à l'absence de faillite des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise. L'autorité d'agrément accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie et enregistrée ou dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.~~

~~3. Lorsque l'État membre dans lequel l'entreprise est établie et enregistrée ou dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ne délivre pas les documents visés au paragraphe 2, ils sont remplacés par une déclaration sous serment ou — dans les États membres où un tel serment n'existe pas — par une déclaration solennelle faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie et enregistrée ou de l'État membre dans lequel la personne a sa résidence permanente. Cette autorité, ce notaire ou cet organisme professionnel qualifié délivre un certificat attestant de l'authenticité de la déclaration sous serment ou de la déclaration solennelle. [Am. 301]~~

Article 20

Qualifications du personnel

Une entreprise qui demande un agrément démontre que ses travailleurs possèdent les qualifications, l'expérience professionnelle et l'ancienneté de service nécessaires pour assurer les activités concernées par sa demande par la demande qu'elle formule ou qu'elle a formulée. Les exigences individuelles quant aux qualifications, à l'expérience professionnelle et à l'ancienneté de service sont définies et motivées pour chaque aéroport par les autorités compétentes de l'État membre concerné, en coopération avec l'exploitant de l'aéroport et les partenaires sociaux concernés. Les autorités compétentes de l'État membre contrôlent l'application de ces exigences. Par ailleurs, des normes générales de formation applicables au personnel chargé des services d'assistance en escale sont établies au niveau de l'Union par une institution compétente de l'Union, les autorités compétentes des États membres, les exploitants des aéroports et les partenaires sociaux. Lorsque des normes minimales contraignantes de l'Union sont définies pour l'éducation et la formation, les États membres les mettent en œuvre et contrôlent leur application afin de garantir un niveau de sécurité le plus élevé possible à l'échelle de l'Union. [Am. 302]

Article 21

Manuel d'exploitation

Une entreprise qui demande un agrément fournit un manuel d'exploitation relatif aux activités en question, contenant les informations suivantes:

- a) organigramme, personnel d'encadrement, description des responsabilités et des missions, modalités de reddition de comptes;
- b) capacité d'exercer ses activités en toute sécurité dans un environnement aéroportuaire;
- c) politique en matière d'équipement;
- d) exigences de qualifications pour le personnel, et exigences et plan de formation correspondants;

d bis) procédures de prévention des accidents et blessures sur le lieu de travail; [Am. 303]

- e) procédures de gestion de la sécurité et de la qualité;

Mardi 16 avril 2013

- f) procédures d'assistance normales, comprenant la coordination avec les usagers et les entités gestionnaires de l'aéroport, la coordination des activités et les procédures d'assistance spéciales applicables à des clients particuliers;
- g) mesures d'intervention d'urgence;
- h) procédures de gestion de la sûreté.

Article 22

Exigences en matière d'assurances

1. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance dans l'Union sont couverts par une assurance responsabilité spécifique contre les dommages pouvant donner droit à réparation, causés sur le territoire d'un État membre.

1 bis. *L'assurance visée au paragraphe 1 garantit une indemnisation totale des pertes subies suites à l'endommagement ou à la perte d'équipements médicaux ou d'assistance utilisés par les passagers handicapés ou à mobilité réduite.* [Am. 304]

2. La Commission ~~est habilitée à apporter~~ **apporte** des précisions concernant les exigences en matière d'assurances et les montants minimaux par un acte délégué conformément à l'article 42. [Am. 305]

Article 23

Validité des agréments

1. La durée de validité des agréments est de ~~cinq années~~ **dix années.** [Am. 306]

1 bis. *L'agrément expire ou est suspendu lorsque les articles 34 et 40 ne sont pas respectés. Au cours de la procédure d'agrément, le non-respect des articles 34 et 40 conduit au non-octroi de l'agrément.* [Am. 307]

2. Les agréments sont valables pour les catégories et/ou sous-catégories qu'ils indiquent.

3. Le prestataire de services d'assistance en escale est en mesure de prouver sur demande, à tout moment, à l'autorité d'agrément compétente qu'il satisfait à toutes les exigences du présent chapitre.

4. L'autorité d'agrément surveille le respect des exigences du présent chapitre. En toute hypothèse, elle vérifie le respect de ces exigences dans les cas suivants:

- a) en cas de problème supposé; ou
- b) à la demande d'une autorité d'agrément d'un autre État membre; ou
- c) à la demande de la Commission.

5. Une nouvelle demande d'agrément est soumise lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale:

- a) n'a pas commencé son exploitation dans les douze mois suivant l'octroi d'un agrément; ou
- b) a interrompu ses activités pendant plus de douze mois.

6. Une entreprise de services d'assistance en escale informe l'autorité d'agrément:

- a) par une notification préalable, de toute modification substantielle du volume de ses activités;
- b) si une procédure en insolvabilité est engagée à son encontre.

Article 24

Retrait de l'agrément

1. L'autorité d'agrément peut à tout moment retirer l'agrément si le prestataire de services d'assistance en escale ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés dans le présent chapitre. Les motifs du retrait sont communiqués au prestataire ou à l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance concerné et aux autorités d'agrément des autres États membres.

Mardi 16 avril 2013

2. L'autorité d'agrément retire l'agrément si le prestataire de services d'assistance en escale lui fournit, sciemment ou imprudemment, des informations erronées sur un point important.

2 bis. Le non-respect des articles 34 et 40 conduit obligatoirement au retrait, à la suspension ou au non-octroi de l'agrément. [Am. 308]

Article 25

Décisions sur les agréments

1. L'autorité d'agrément statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont elle dispose, le plus rapidement possible et au plus tard deux mois après la date à laquelle les informations nécessaires lui ont été soumises. Elle communique sa décision au demandeur et aux autorités d'agrément des autres États membres. Tout refus est motivé.

1 bis. La procédure d'octroi de l'agrément est transparente et non discriminatoire et ne saurait aboutir de fait à limiter l'accès au marché ou la faculté de pratiquer l'auto-assistance au-delà de ce qui est prévu par le présent règlement. [Am. 309]

2. L'agrément ne peut être refusé que si le prestataire de services d'assistance en escale ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés dans le présent chapitre **ou ne respecte pas les articles 34 et 40. [Am. 310]**

3. Les procédures d'octroi et de retrait d'agréments sont rendues publiques par l'autorité d'agrément, qui en informe la Commission.

Article 26

Reconnaissance mutuelle des agréments

Un agrément délivré dans un État membre en application du présent chapitre autorise un opérateur à fournir des services d'assistance en escale, que ce soit en tant que prestataire de services d'assistance en escale ou en tant qu'utilisateur pratiquant l'auto-assistance, dans tous les États membres sous réserve des conditions fixées par l'agrément et sans préjudice des restrictions d'accès au marché imposées en application des articles 6 et 14.

Chapitre V

Obligation applicable aux entités gestionnaires de l'aéroport et des infrastructures centralisées

Article 27

Accès aux infrastructures et installations centralisées

1. Le présent article s'applique uniquement aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives.

2. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie une liste des infrastructures centralisées de l'aéroport **si cela n'a pas encore été fait. [Am. 311]**

3. La gestion des infrastructures centralisées peut être réservée à l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à un autre organisme, qui peuvent imposer l'usage de ces infrastructures aux prestataires de services d'assistance en escale et aux utilisateurs pratiquant l'auto-assistance. Ces infrastructures sont gérées d'une manière transparente, objective et non discriminatoire.

4. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui la contrôle détermine de manière objective, et après consultation du comité des usagers et des entreprises fournissant des services d'assistance en escale à l'aéroport, quelles sont les infrastructures à centraliser. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui la contrôle veille à ce que toute infrastructure ou installation relevant de la définition des «infrastructures centralisées» soit désignée comme telle et que les exigences énoncées dans le présent chapitre soient respectées à l'égard de cette infrastructure ou installation.

5. Si le comité des usagers s'oppose à la décision de l'entité gestionnaire de l'aéroport de centraliser ou de ne pas centraliser une infrastructure ou à l'étendue de la centralisation, il peut demander à l'autorité de supervision indépendante, **aux autorités compétentes** de l'État membre concerné de décider si l'infrastructure concernée doit être centralisée **ou aux autorités mises en place en vertu de l'article 6, paragraphe 5, et de l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/12/CE d'examiner la justification de la décision prise par l'entité gestionnaire de l'aéroport afin de déterminer si la justification est valable** ou non. [Am. 312]

Mardi 16 avril 2013

6. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance accèdent librement aux infrastructures aéroportuaires, aux infrastructures centralisées et aux installations aéroportuaires dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités. Si l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui contrôle l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées subordonne cet accès à certaines conditions, celles-ci doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires

7. L'espace disponible pour l'assistance en escale dans l'aéroport est réparti entre les divers prestataires de services d'assistance en escale et usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux venus sur le marché, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. **L'entité gestionnaire de l'aéroport peut, si nécessaire, récupérer et redistribuer cet espace.** [Am. 313]

8. Si une décision sur l'étendue des infrastructures centralisées est soumise à l'autorité de supervision indépendante conformément au paragraphe 5, la procédure prévue à l'article 6, **paragraphes 3, 4 ou 5**, de la directive 2009/12/CE s'applique. [Am. 314]

Article 28

Redevances d'utilisation des infrastructures ~~et installations~~ centralisées et des installations aéroportuaires [Am. 315]

1. Le présent article s'applique uniquement aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives.

2. Si l'utilisation des infrastructures centralisées ou des installations aéroportuaires est soumise à une redevance, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées veille à ce que le niveau de cette redevance soit fixé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

3. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées a droit au recouvrement de ses frais et à un rendement raisonnable de l'actif sur les redevances perçues. Les redevances constituent la contrepartie ~~d'un service~~ **de la mise à disposition d'infrastructures ou d'une prestation de services.** [Am. 316]

4. Les redevances éventuelles visées au paragraphe 1 sont fixées au niveau de chaque aéroport concerné après consultation du comité des usagers et avec les entreprises fournissant les services d'assistance en escale dans l'aéroport. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées communique chaque année au comité des usagers et aux entreprises fournissant les services d'assistance en escale dans l'aéroport des informations sur les éléments servant de base à la détermination des redevances, **sous réserve que toutes les parties susmentionnées s'engagent à respecter à tout moment la stricte confidentialité de ces informations.** Ces informations comprennent au moins les éléments suivants: [Am. 317]:

- a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances;
- b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances;
- c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances se rapportent;
- d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci, ~~ainsi que le rendement de l'actif.~~ [Am. 318]
- e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances;

e bis) les prévisions concernant la situation de l'aéroport quant aux redevances d'assistance en escale, à l'évolution du trafic et aux investissements dans les infrastructures envisagés; [Am. 319]

f) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.

5. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie le montant des redevances, ainsi qu'une liste détaillée des services fournis, de manière à démontrer que toute redevance perçue pour la mise à disposition d'infrastructures centralisées, ~~d'espaces pour l'assistance en escale et de services essentiels liés à la fourniture de services d'assistance en escale~~ est exclusivement affectée au recouvrement de tout ou partie des frais y afférents. Le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées communique le montant des redevances, ainsi qu'une liste détaillée des services fournis, à l'entité gestionnaire de l'aéroport. [Am. 320]

Mardi 16 avril 2013

5 bis. Lorsque l'utilisation d'installations aéroportuaires autres que celles qui sont considérées comme des infrastructures centralisées entraîne la perception d'une redevance, le niveau de cette redevance est établi sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

Les États membres restent libres d'autoriser l'entité gestionnaire d'un réseau aéroportuaire, tel que défini dans la directive 2009/12/CE, à appliquer un système de redevances commun et transparent. [Am. 321]

6. Si le comité des usagers conteste une redevance fixée par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées, il peut demander à l'autorité de supervision indépendante, **aux autorités compétentes correspondantes** de l'État membre concerné **ou aux autorités mises en place en vertu de l'article 6, paragraphe 5, et de l'article 11, paragraphe 2, de la directive 2009/12/CE** d'en déterminer le montant. [Am. 322]

7. Si ~~une décision~~ un **différend** sur le montant des redevances est ~~soumise~~ **soumis** à l'autorité de supervision indépendante conformément au paragraphe 6, ~~la procédure prévue à l'article 6 de la directive 2009/12/CE s'applique~~ **la décision sur le montant des redevances ne prend pas effet avant que l'autorité de supervision indépendante ait examiné la question. Si elle approuve la décision de l'entité gestionnaire des infrastructures quant au montant des redevances d'assistance en escale, celles-ci peuvent être récupérées à compter du jour où la décision initiale avait été prise.** [Am. 323]

Article 29

Séparation juridique

1. Dans les aéroports dont le volume de trafic annuel est supérieur ou égal à ~~2 millions~~ **cinq millions** de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées, lorsqu'elle fournit des services d'assistance en escale aux tiers, ~~crée un organisme séparé doté de la personnalité juridique chargé de la prestation des services~~ **garantit une stricte séparation comptable entre ses activités** d'assistance en escale **et toute autre activité qu'elle est susceptible d'exercer.**

Cet organisme est indépendant, du point de vue de sa forme juridique, de son organisation et de ses mécanismes de décision. **La comptabilité des organismes fournissant des services d'assistance en escale est séparée notamment de celle** de toute entité concernée par la gestion de l'infrastructure aéroportuaire si l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit des services d'assistance en escale aux tiers, et de toute entité concernée par les infrastructures centralisées si l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées fournit des services d'assistance en escale aux tiers.

2. Dans les aéroports dont le volume de trafic annuel est supérieur ou égal à ~~2 millions~~ **cinq millions** de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, les personnes responsables de la gestion de l'infrastructure aéroportuaire ou de la gestion des infrastructures centralisées ne peuvent pas faire partie directement ou indirectement des structures de l'organisme indépendant fournissant les services d'assistance en escale.

3. ~~L'organisme doté de la personnalité juridique chargé~~ **Les organismes chargés** de la prestation des services d'assistance en escale ~~visé visés~~ au paragraphe 1 ~~ne peut ne peuvent~~ bénéficier d'aucune subvention croisée provenant d'activités aéronautiques se rapportant à la gestion de l'infrastructure aéroportuaire ~~dans les cas où l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit des services d'assistance en escale, ou provenant d'activités aéronautiques se rapportant à la gestion des infrastructures centralisées dans les cas où l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées fournit des services d'assistance en escale, qui serait de nature à permettre à l'organisme doté de la personnalité juridique fournissant des services d'assistance en escale de~~ **pour** réduire les tarifs de ses prestations de services d'assistance en escale pour les tiers.

4. Aux fins du présent article, les «activités aéronautiques» d'une entité gestionnaire de l'aéroport s'entendent de toute activité exercée par l'entité gestionnaire de l'aéroport dans son aéroport concernant la fourniture de services ou la mise à disposition d'infrastructures pour les usagers, aux prestataires de services d'assistance en escale dans leur activité de transport aérien ou aux passagers aériens utilisant l'aéroport, telle que la perception de redevances aéroportuaires, l'attribution d'infrastructures et d'installations, les mesures de sûreté et de sécurité dans l'aéroport. Les activités non aéronautiques comprennent les activités immobilières ou toute activité exercée dans un secteur autre que le transport aérien.

5. À la clôture de chaque exercice, un vérificateur aux comptes indépendant ~~vérifie la situation~~ **examine les comptes séparés** et ~~déclare~~ **confirme** publiquement qu'il n'y a pas eu de subventions croisées **provenant d'activités aéronautiques au sens du paragraphe 3.** Si l'organisme ~~doté de la personnalité juridique~~ fournissant des services d'assistance en escale bénéficie de subventions croisées provenant d'activités non aéronautiques, l'entité qui gère l'infrastructure aéroportuaire ou l'entité qui gère les infrastructures centralisées apporte la preuve de leur conformité au paragraphe 3. [Am. 324]

Mardi 16 avril 2013

Chapitre VI

Coordination des activités et qualité

Article 30

Rôle de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans la coordination des services d'assistance en escale

1. L'entité gestionnaire de l'aéroport est responsable de la bonne coordination des activités d'assistance en escale dans son aéroport. En tant que responsable de la coordination au sol, l'entité gestionnaire de l'aéroport veille notamment à ce que les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance **ainsi que la mise à disposition d'infrastructures centralisées** respectent les règles de conduite aéroportuaires définies à l'article 31.

L'entité gestionnaire de l'aéroport est habilitée à faire respecter ces règles de conduite. Les mesures adoptées sont transparentes, proportionnées et non discriminatoires.

Lorsque l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit des services d'assistance en escale ou lorsqu'elle contrôle directement ou indirectement une entreprise chargée de la prestation de ces services, l'autorité de supervision indépendante surveille la bonne coordination des services d'assistance en escale ainsi que les mesures prises par l'entité gestionnaire pour assurer le respect des règles de conduite.

2. De plus, dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives:

- a) les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance **et la mise à disposition d'infrastructures centralisées** respectent les normes de qualité minimale visées à l'article 32;
- b) l'entité gestionnaire de l'aéroport veille à ce **qu'un plan d'urgence adéquat soit disponible pour** les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance **et à ce que ces activités** soient coordonnées, **le cas échéant**, par un mécanisme de prise de décision en collaboration (Collaborative Decision Making ou CDM) et un plan d'urgence approprié.

3. Les dispositions du présent article ne préjugent pas des règles de l'Union en matière de concurrence.

4. L'entité gestionnaire de l'aéroport transmet chaque année à la commission d'examen des performances d'Eurocontrol un rapport sur l'application des mesures prévues au paragraphe 2. L'organe d'évaluation des performances transmet à la Commission un rapport consolidé.

5. L'entité gestionnaire de l'aéroport signale à l'autorité d'agrément nationale tout problème relatif aux prestataires de services d'assistance en escale ou aux usagers pratiquant l'auto-assistance **ou à la mise à disposition d'infrastructures centralisées** dans son aéroport. [Am. 325]

Article 30 bis

Présence d'une personne à contacter représentant chaque transporteur aérien

Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à deux millions de passagers, chaque transporteur aérien dispose d'une personne à contacter ou est juridiquement représenté. Cette personne à contacter, qui peut être un assistant en escale, doit avoir le pouvoir d'engager financièrement, opérationnellement et juridiquement le transporteur aérien sur la plateforme concernée. [Am. 326]

Article 31

Règles de conduite

1. Aux fins du présent article, les «règles de conduite» comprennent toutes les règles définies par l'entité gestionnaire de l'aéroport, l'autorité publique ou tout autre organisme contrôlant l'aéroport pour assurer le bon fonctionnement de celui-ci.

2. ~~L'entité~~ **L'État membre, l'entité** gestionnaire de l'aéroport, l'autorité publique ou tout autre organisme contrôlant l'aéroport peut, **après avoir consulté le comité des usagers et les entreprises prestataires de services d'assistance en escale**, établir des règles de conduite **afin d'assurer le bon fonctionnement de l'aéroport.** [Am. 327]

3. Les règles de conduite respectent les principes suivants:

- a) elles sont appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires de services d'assistance en escale et usagers;

Mardi 16 avril 2013

- b) elles sont en relation avec l'objectif poursuivi;
- c) elles ne doivent pas concrètement limiter l'accès au marché ou la faculté de pratiquer l'auto-assistance plus strictement que ne le prévoit le présent règlement **Cependant, dans le cas particulier d'une violation des articles 34 et 40, l'accès au marché ou la faculté de pratiquer l'auto-assistance seront automatiquement limités. Le non-respect des articles 34 et 40 conduit obligatoirement au retrait, à la suspension ou au non-octroi de la licence.** [Am. 328]
- c bis) l'entité gestionnaire de l'aéroport, une autorité compétente ou tout autre organisme contrôlant l'aéroport est libre dans le choix des moyens et des instruments adéquats pour sanctionner le non-respect des règles de conduite ou des instructions; les pénalités contractuelles font clairement partie de ces moyens appropriés.* [Am. 329]
4. ~~L'État membre peut, le cas échéant sur~~ **Sur** proposition de l'entité gestionnaire de l'aéroport, **L'État membre doit:** [Am. 330]:
- a) **infliger une sanction financière, limiter ou interdire** à un prestataire de services d'assistance en escale ou à un usager pratiquant l'auto-assistance de fournir ses prestations ou de pratiquer l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne respecte pas les règles de conduite; **les États membres adoptent une décision en application du présent paragraphe dans un délai de deux mois suivant la réception d'une proposition émanant de l'entité gestionnaire de l'aéroport;** [Am. 331]
- b) imposer aux prestataires qui fournissent des services d'assistance en escale sur l'aéroport de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public prévues par la législation ou la réglementation nationales, notamment celle d'assurer la permanence des services.

Article 32

Normes de qualité minimale

1. Aux fins du présent article, les «normes de qualité minimale» s'entendent des exigences relatives au niveau de qualité minimale des services d'assistance en escale.
2. Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui contrôle l'aéroport peut définir, **après avoir consulté le comité des usagers**, des normes de qualité minimale en ce qui concerne la prestation des services d'assistance en escale **et les infrastructures centralisées. Les normes de qualité minimale fixées par l'entité gestionnaire sont immédiatement notifiées à la Commission et communiquées à l'autorité publique compétente qui peut, le cas échéant, demander des modifications de ces normes de qualité minimale.**
- Ces normes sont compatibles avec les règles de sécurité, les arrangements et les systèmes de gestion de l'exploitant de l'aéroport et des transporteurs aériens concernés au sens du règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne⁽¹⁾.**
3. Les prestataires de services d'assistance en escale ~~et~~, les usagers pratiquant l'auto-assistance **et l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées** respectent ces normes de qualité minimale. En outre, les usagers, les prestataires de services d'assistance en escale **et l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées** respectent les normes de qualité minimale dans ~~leurs~~ relations contractuelles **qui les lient**.
4. Les normes de qualité minimale couvrent notamment les aspects suivants: performances opérationnelles; formation **du personnel; équipement approprié;** la fourniture d'informations et d'assistance aux passagers, notamment au sens du règlement (CE) n° 261/2004⁽²⁾ et du règlement (CE) n° 1107/2006; CDM; sécurité; sûreté; mesures en cas d'urgence et ~~environnement~~ **respect des exigences environnementales.**
5. Les normes de qualité minimale sont équitables, transparentes, non discriminatoires et sans préjudice de la législation applicable de l'Union, dont les règlements (CE) n° 261/2004 et (CE) n° 1107/2006. Elles sont cohérentes, proportionnées et pertinentes pour la qualité des activités aéroportuaires. À cet égard, il est dûment tenu compte de la qualité des procédures en matière de contrôle douanier, de sûreté aéroportuaire et d'immigration.

⁽¹⁾ JO L 79 du 19.3.2008, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol (JO L 46 du 17.2.2004, p. 1).

Mardi 16 avril 2013

6. Les normes de qualité minimale respectent les spécifications arrêtées par la Commission. La Commission est habilitée à adopter ces spécifications par des actes délégués conformément à l'article 42 **fixées à l'annexe I bis.**

7. ~~Préalablement à l'établissement de ces normes, l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité des usagers et les prestataires de services d'assistance en escale.~~ **L'autorité compétente de l'État membre concerné intervient directement ou après signalement du gestionnaire aéroportuaire en prenant les mesures opportunes de sanction si les normes de qualité minimale ne sont pas dûment respectées. La procédure applicable est la suivante:**

- **si un prestataire de services d'assistance en escale ou un usager pratiquant l'auto-assistance en escale ne satisfait pas aux normes de qualité minimale, l'entité gestionnaire de l'aéroport l'informe immédiatement des irrégularités commises et lui communique la liste des critères auxquels il doit satisfaire. Elle informe également le comité des usagers et l'autorité compétente de l'État membre du non-respect de ces normes;**
- **si dans un délai de 6 mois à compter de la communication de la liste des critères non satisfaits, le prestataire de services d'assistance en escale ou l'usager pratiquant l'auto-assistance en escale ne satisfait pas pleinement aux normes de qualité minimale, l'entité gestionnaire de l'aéroport, en consultation avec le comité des usagers, peut demander à l'État membre concerné d'imposer au prestataire de services d'assistance en escale concerné, ou à l'usager pratiquant l'auto-assistance en escale, des sanctions financières ou de lui interdire, en tout ou en partie, la fourniture de services d'assistance en escale dans un aéroport donné ou sur l'ensemble du territoire de l'État membre concerné. Toute mesure prise par l'État membre en réponse à la demande de l'entité gestionnaire de l'aéroport est immédiatement communiquée à la Commission et à l'autorité publique compétente.**

7 bis. **L'entité gestionnaire de l'aéroport détermine le type et l'éventail des activités couvertes pour chacun des critères des normes de qualité minimale dans son aéroport. L'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité des usagers sur la définition, la teneur et la méthode d'évaluation de la mise en conformité avec ces normes. Avant l'introduction desdites normes, tous les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance en escale reçoivent une formation dans leur domaine de compétence afin d'évaluer correctement la teneur des critères à respecter dans les normes de qualité minimale.**

7 ter. **Au moins une fois par an, l'entité gestionnaire de l'aéroport fait rapport au comité des usagers sur le degré de conformité des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance au regard des normes de qualité minimale obligatoires.**

7 quater. **Sans préjudice des paragraphes 1 à 7, l'entité gestionnaire de l'aéroport examine plus particulièrement la question de la sécurité lorsqu'elle évalue le respect des normes de qualité minimale par les services d'assistance en escale et prend les mesures voulues conformément aux procédures prévues si elle estime que la sécurité de l'aéroport est en danger.**

7 quinquies. **L'ensemble des normes de qualité minimale, y compris les critères quantitatifs s'ils sont applicables, sont accessibles au public. Avant toute mise à jour ou modification des normes de qualité minimale, l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité des usagers, ainsi que les prestataires de services d'assistance en escale en activité dans l'aéroport.**[Am. 332]

Article 33

Obligations d'établissement de rapports sur les performances des services d'assistance en escale

1. ~~Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance font rapport à la Commission sur leurs performances opérationnelles.~~

2. ~~La Commission est habilitée à adopter des spécifications précises concernant la teneur et la diffusion des rapports par un acte délégué conformément à l'article 42.~~ [Am. 333]

Article 34

Formation

1. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance veillent à ce que tous leurs travailleurs concernés par la fourniture de services d'assistance en escale, y compris les cadres et les agents de maîtrise, participent régulièrement à des formations ~~spécifiques et~~ **professionnelles** récurrentes, **harmonisées à l'échelle européenne**, pour leur permettre de s'acquitter des tâches qui leur sont confiées **et de prévenir les accidents et les blessures. Une institution ou une entité compétente de l'Union, en coopération avec les autorités compétentes dans les États membres, les exploitants d'aéroports et les partenaires sociaux, fixe des normes minimales ambitieuses et contraignantes afin**

Mardi 16 avril 2013

d'assurer la meilleure qualité possible pour l'éducation et la formation des salariés dans le secteur des services d'assistance en escale. Ces normes sont mises à jour et développées régulièrement afin de contribuer à la qualité des opérations au regard des critères de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, et de créer des conditions de concurrence homogènes entre les opérateurs. Les autorités compétentes des États membres vérifient, par des moyens adéquats, le respect des normes applicables en matière d'éducation et de formation. Tant que les normes requises ne sont pas respectées dans l'aéroport concerné, l'agrément du prestataire de services concerné est suspendu, retiré ou n'est pas délivré. Cette approche contribue à préserver la sécurité du trafic aérien européen. Il peut être exigé d'organiser des formations récurrentes aux frais des prestataires de services d'assistance en escale concernés et des usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance. [Am. 334]

2. Chaque travailleur concerné par la fourniture de services d'assistance en escale participe ~~au minimum~~ **régulièrement** à ~~deux jours~~ **un cours** de formation **de base théorique et pratique, ainsi qu'à une formation** en rapport avec les tâches qui lui sont confiées. **Les autorités compétentes des États membres, en coopération avec les exploitants d'aéroport et les partenaires sociaux concernés, déterminent les particularités de la formation complémentaire spécifique à un aéroport, ainsi que la fréquence et la durée minimale de cette formation. La réussite d'un examen théorique et d'une épreuve pratique démontre l'acquisition des compétences et des connaissances nécessaires. Les frais de formation sont supportés entièrement par les employeurs.** Chaque travailleur suit la formation ~~que requiert l'exercice d'une~~ **appropriée avant d'exercer une** nouvelle fonction ou ~~l'exécution d'une~~ **d'exécuter une** nouvelle tâche qui lui est confiée. [Am. 335]

3. **Le contenu spécifique des examens et des formations, ainsi que leur déroulement en bonne et due forme sont harmonisés à l'échelle européenne, et sont réglementés et contrôlés par les autorités compétentes des États membres.** Dans la mesure nécessaire à l'activité de fourniture des services d'assistance en escale en question, la formation ~~comprend~~ **et les examens couvrent** au minimum les matières suivantes: [Am. 336]:

- a) sûreté, y compris contrôle de sûreté, sûreté d'exploitation, équipement de sûreté et gestion des menaces pour la sûreté;
- b) marchandises dangereuses;
- c) sécurité côté pistes, y compris principes de sécurité, règles de sécurité, risques, facteurs humains, marquage et signalisation côté pistes, situations d'urgence, prévention des dommages par corps étranger, protection des personnes, accidents et incidents survenus ou évités de justesse et surveillance de la sécurité côté pistes;
- d) formation des conducteurs côté pistes, y compris responsabilités générales et procédures (par visibilité réduite), équipement des véhicules, règles aéroportuaires et configuration des aires de trafic et de manœuvre;
- e) exploitation et gestion des équipements d'assistance au sol, y compris entretien et exploitation de ces équipements;
- f) contrôle du chargement, y compris compétences et connaissances générales en matière de masse et de centrage, limites de charge structurelles des aéronefs, unités de chargement, chargement des soutes «vrac», liste de chargement, tableaux et diagrammes de centrage, plan de chargement, messages de chargement et contrôle du chargement des marchandises dangereuses;
- g) formation professionnelle à l'assistance «passagers», **en prêtant une attention particulière aux passagers ayant des besoins spécifiques, en particulier les personnes handicapées ou à mobilité réduite**, y compris formation à l'utilisation de la passerelle d'embarquement et information et assistance des passagers conformément aux règlements (CE) n° 261/2004 et (CE) n° 1107/2006; [Am. 337]
- h) formation professionnelle à l'assistance «bagages»;
- i) formation à l'assistance «avion» et au chargement;
- j) mouvements des aéronefs au sol, y compris exécution des mouvements des avions au sol, fonctionnement des équipements, procédures de connexion et de déconnexion équipement-avion, signaux manuels pour les mouvements des avions au sol, guidage des avions et assistance pour les mouvements des avions au sol;
- k) assistance «fret et poste», y compris interdictions et restrictions applicables au trafic marchandises;
- l) formation à la coordination de la rotation des appareils;
- m) environnement, y compris réduction des fuites et écoulements accidentels, gestion des rejets et élimination des déchets;

Mardi 16 avril 2013

- n) mesures en cas d'urgence, **formation aux premiers secours** et gestion des situations d'urgence; [Am. 338]
- o) systèmes de comptes rendus;
- p) contrôle de qualité de l'externalisation;

p bis) mesures de protection contre les risques pour la santé auxquels les travailleurs des services d'assistance en escale sont fréquemment exposés. [Am. 339]

4. Chaque prestataire de services d'assistance en escale et chaque usager pratiquant l'auto-assistance fait rapport chaque année à l'entité gestionnaire de l'aéroport sur la manière dont il a rempli ses obligations en matière de formation.

Article 35

Sous-traitance

1. Sans préjudice des paragraphes 3 et 4, les prestataires de services d'assistance en escale peuvent recourir à la sous-traitance. **Les articles 34 et 40 s'appliquent de la même manière aux sous-traitants.** [Am. 340]

~~2. Les usagers qui pratiquent l'auto-assistance peuvent sous-traiter des services d'assistance en escale uniquement lorsqu'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité d'assurer cette auto-assistance pour des raisons de force majeure.~~ [Am. 341]

3. Les sous-traitants ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale.

4. Les prestataires de services d'assistance en escale visés à l'article 11, paragraphe 1, ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale, sauf s'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité de fournir ces services d'assistance en escale pour des raisons de force majeure.

5. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance, s'ils font appel à un ~~ou plusieurs sous-traitants~~ **sous-traitant pour une catégorie de service**, veillent à ce que ~~les sous-traitants respectent le sous-traitant respecte~~ les obligations incombant aux prestataires de services d'assistance en escale en vertu du présent règlement. [Am. 342]

5 bis. Ne peuvent être désignés comme sous-traitants que des opérateurs dont l'efficacité et la fiabilité sont avérées [Am. 343]

5 ter. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance recourant à un ou à plusieurs sous-traitants demeurent financièrement responsables de la prestation sous-traitée. [Am. 344]

5 quater. Le pouvoir adjudicateur peut limiter le nombre de sous-traitants si nécessaire pour des raisons d'espace ou de capacité. [Am. 345]

6. Les prestataires de services d'assistance en escale ou les usagers pratiquant l'auto-assistance, s'il font appel à un ~~ou plusieurs sous-traitants~~ **sous-traitant pour une catégorie de service**, communiquent à l'entité gestionnaire de l'aéroport le nom et les activités ~~des sous-traitants~~ **du sous-traitant** en question. [Am. 346]

7. Lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale sollicite l'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans le cadre de la procédure de sélection prévue à l'article 7, il indique le nombre de sous-traitants auxquels il a l'intention de faire appel, ainsi que les activités et le nom de ces sous-traitants.

Chapitre VII

Relations internationales

Article 36

Relations avec les pays tiers

1. **Un État membre peut suspendre totalement ou partiellement des obligations qui découlent du présent règlement à l'égard de prestataires de services d'assistance en escale et d'usagers d'un pays tiers tel que défini au premier paragraphe, et ce conformément au droit de l'Union** [Am. 348] et sans préjudice des engagements internationaux de l'Union, ~~à~~

Mardi 16 avril 2013

~~Commission peut, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 43, paragraphe 3, décider qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures, y compris la suspension totale ou partielle du droit d'accès au marché de l'assistance en escale sur leur territoire, à l'égard de prestataires de services d'assistance en escale et d'usagers pratiquant l'auto-assistance provenant d'un pays tiers en vue de remédier à l'attitude discriminatoire dudit pays tiers, lorsqu'il apparaît que, en matière d'accès au marché de l'assistance en escale ou de l'auto-assistance, ledit un pays tiers: [Am. 347]:~~

- a) n'accorde pas de jure ou de facto aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'un État membre un traitement comparable à celui qui est réservé par l'État membre aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance de ce pays dans ses aéroports; ou
 - b) accorde de jure ou de facto aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'un État membre un traitement moins favorable que celui qu'il réserve à ses propres prestataires de services d'assistance en escale et usagers pratiquant l'auto-assistance; ou
 - c) accorde aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'un État membre.
2. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance d'un pays tiers sont réputés être des personnes morales ou physiques relevant du droit de ce pays tiers et ayant leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur établissement principal sur le territoire de ce pays tiers.
3. L'Union et/ou les États membres veillent à ce que, en ce qui concerne les droits d'accès au marché dans les pays tiers, il n'y ait pas de discrimination entre les usagers de l'Union fournissant des services d'assistance en escale aux tiers et les autres fournisseurs de services d'assistance en escale de l'Union.

Chapitre VIII

Obligations d'établissement de rapports et de surveillance

Article 37

Obligations des États membres en matière d'établissement de rapports

1. Avant le 1^{er} juillet de chaque année, les États membres transmettent à la Commission la liste des aéroports soumis au moins une des limitations d'accès au marché des services d'assistance en escale visées à l'article 6, paragraphe 2, ou à l'article 14.
2. Avant le 1^{er} juillet de chaque année, les États membres fournissent à la Commission la liste des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance agréés par eux conformément au chapitre IV.

Article 38

Publication des listes d'aéroports

À la fin de chaque année, la Commission publie au Journal officiel de l'Union européenne les informations suivantes:

- a) la liste des aéroports de l'Union dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années;
- b) la liste des aéroports de l'Union dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années;
- c) la liste des aéroports de l'Union ouverts au trafic commercial;
- d) la liste des aéroports soumis à des limitations conformément à l'article 6, paragraphe 2, ou à l'article 14;
- e) la liste des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance conformément au chapitre IV.

Mardi 16 avril 2013

Article 39

Rapport d'évaluation et d'information

1. La Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement au plus tard ~~5 ans~~ **3 ans** après sa date de mise en application. Ce rapport analyse notamment ~~toute incidence significative~~ **les incidences** sur la qualité des services d'assistance en escale ~~et ainsi que~~ les conditions d'emploi et de travail. Il ~~comprend la batterie de~~ **examine les indicateurs et** critères ~~et d'indicateurs suivante pour un échantillon d'aéroports~~ **suivants**: [Am. 349]:

- a) nombre moyen de prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union, pour les 11 catégories de services;
- b) nombre d'usagers pratiquant l'auto-assistance dans chaque aéroport de l'Union, pour les 11 catégories de services;
- c) nombre d'aéroports dans lesquels le nombre de prestataires de services d'assistance en escale est limité, et teneur de la ou des limitations;
- d) nombre d'entreprises possédant un agrément délivré par un État membre et exerçant leurs activités dans un autre État membre;
- e) avis des parties concernées sur le système d'agrément (critères d'agrément, problèmes de mise en œuvre, prix, **procédure administrative**, etc.); [Am. 350]
- f) nombre de prestataires de services d'assistance en escale et d'usagers pratiquant l'auto-assistance qui exercent leurs activités dans l'Union (total);
- g) modalités de tarification et de gestion des infrastructures centralisées dans chaque aéroport;
- h) part de marché de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans le métier de l'assistance en escale dans chaque aéroport, pour les 11 catégories de services;
- i) part de marché des usagers fournissant des services d'assistance aux tiers dans chaque aéroport, pour toutes les catégories de services;
- j) accidents **et incidents** de sécurité impliquant des services d'assistance en escale; [Am. 351]
- k) avis des parties concernées sur la qualité des services d'assistance en escale dans les aéroports du point de vue de la compétence du personnel, de l'environnement, de la sûreté et de la coordination des activités (prise de décision en collaboration, mesures en cas d'urgence, formation dans le contexte aéroportuaire, sous-traitance);
- l) normes de qualité minimale pour les entreprises d'assistance en escale **dans tous les aéroports de l'Union pour les onze catégories de services visées à l'annexe I; analyse de la relation entre les retards causés par les services d'assistance en escale et les normes de qualité minimale**; [Am. 352]
- m) ~~dispositif~~ **niveau de formation et de formation continue dans les domaines visés à l'article 34, paragraphe 3, points a) à p bis**; **analyse de la relation entre les retards causés par les services d'assistance en escale et le niveau de formation et de formation continue**; [Am. 353]
- n) transfert de personnel et incidence de ce transfert sur la protection des travailleurs, **notamment le nombre d'effectifs transférés et le nombre de travailleurs ayant accepté de quitter volontairement l'entreprise en cas de changement de prestataire de services d'assistance en escale; l'évolution des rémunérations en cas de transferts de travailleurs et le nombre d'affaires portées devant des juridictions du travail en lien avec ces transferts**; [Am. 354]
- o) conditions d'emploi et de travail dans le secteur de l'assistance en escale, **notamment l'évolution des salaires et des rémunérations par rapport à l'évolution du prix des services d'assistance et par rapport à l'évolution de la productivité de l'ensemble des services d'assistance en escale d'un aéroport et des différents prestataires desdits services**. [Am. 355]

Mardi 16 avril 2013

2. La Commission et les États membres coopèrent pour collecter les informations nécessaires à l'élaboration du rapport visé au paragraphe 1.
3. Sur la base de ce rapport **et en collaboration étroite avec le Parlement européen**, la Commission peut décider si une révision du présent règlement est nécessaire. [Am. 356]

Chapitre IX

Protection sociale

Article 40

Protection sociale

~~Sans préjudice de l'application des dispositions du présent règlement et dans le respect des autres dispositions du droit de l'Union, les~~ Les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs **veillent à ce que le personnel des entreprises qui fournissent à des tiers des services d'assistance ou d'auto-assistance en escale jouisse d'un niveau adéquat de protection sociale, ainsi que de conditions de travail décentes, même en cas de sous-traitance et de contrats de service. Si les autorités compétentes d'un État membre constatent que les normes requises ne sont pas respectées dans un aéroport donné, l'agrément du prestataire de services ou de services d'auto-assistance concerné est suspendu, retiré ou n'est pas délivré, tant que l'observation des normes appropriées n'a pas été rétablie.** [Am. 361]

Chapitre X

Recours contre les décisions ou contre les mesures individuelles

Article 41

Voies de recours

1. Les États membres ou, le cas échéant, les entités gestionnaires d'aéroport veillent à ce que toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou les mesures individuelles prises en application de l'article 6, paragraphe 2, des articles 7 à 10, et des articles 13, 23, 24, 27, 28, 31 et 32.
2. Le recours peut être exercé devant une juridiction nationale ou devant une autorité publique autre que l'entité gestionnaire de l'aéroport et, le cas échéant, indépendante de l'autorité publique qui contrôle celle-ci. Dans les cas prévus par le présent règlement, le recours est exercé devant l'autorité de supervision indépendante.

Chapitre XI

Dispositions relatives aux compétences d'exécution et aux pouvoirs délégués

Article 42

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.
2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 22, 32 et 33 est conféré pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoirs visée aux articles 22, 32 et 33 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

Mardi 16 avril 2013

5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 22, 32 ou 33 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 43

Comité

1. La Commission est assistée d'un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demandent.
3. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demandent.

Chapitre XII

Dispositions finales

Article 44

Abrogation

La directive 96/67/CE est abrogée à compter de la date de mise en application du présent règlement.

Les références faites à la directive abrogée s'entendent comme faites au présent règlement.

Article 45

Dispositions transitoires

1. Les prestataires sélectionnés en application de l'article 11 de la directive 96/67/CE avant la date de mise en application du présent règlement continuent d'être autorisés aux conditions définies par la directive 96/67/CE jusqu'à l'expiration de la période de sélection initialement prévue.
2. Dans les aéroports où deux prestataires seulement ont été sélectionnés par catégorie de services en application de l'article 6, paragraphe 2, de la directive 96/67/CE et où un minimum de trois prestataires doivent être sélectionnés en application de l'article 6, paragraphe 2, du présent règlement, une procédure de sélection selon les articles 7 à 13 du présent règlement est organisée afin de sélectionner le troisième prestataire, de manière à ce qu'il soit en mesure de commencer ses activités au plus tard ~~un an~~ **trois ans** après la date de mise en application du présent règlement.
3. Les agréments octroyés en application de l'article 14 de la directive 96/67/CE restent valables jusqu'à leur expiration, sans dépasser toutefois deux années après la date de mise en application du présent règlement.
4. Lorsqu'une entreprise obtient un agrément en application du présent règlement, elle demande dans un délai de deux mois l'annulation de tout agrément dont elle bénéficie au titre de l'article 14 de la directive 96/67/CE. Cependant, si un agrément octroyé en application de l'article 14 de la directive 96/67/CE expire dans les deux mois suivant l'octroi du nouvel agrément au titre du présent règlement, l'entreprise n'est pas tenue d'en demander l'annulation.
5. L'article 26 du présent règlement ne s'applique pas aux agréments octroyés en application de l'article 14 de la directive 96/67/CE.

Mardi 16 avril 2013

Article 46

Entrée en vigueur et application

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement s'applique à partir de ... (*).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à ...,

Par le Parlement européen

Le président

Par le Conseil

Le président

ANNEXE I

LISTE DES CATÉGORIES DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent les sous-catégories suivantes:
 - 1.1. les services de représentation et de liaison avec les autorités locales ou toute autre personne, les débours effectués pour le compte de l'utilisateur et la fourniture de locaux à ses représentants;
 - 1.2. le contrôle du chargement, les messages et les télécommunications;
 - 1.3. le traitement, le stockage, la manutention et l'administration des unités de chargement;
 - 1.4. tout autre service de supervision avant, pendant ou après le vol et tout autre service administratif demandé par l'utilisateur.
2. L'assistance «passagers» comprend toute forme d'information et d'assistance (y compris au titre de la législation applicable de l'Union sur les droits des passagers) fournie aux passagers au départ, à l'arrivée, en transit ou en correspondance, notamment le contrôle des billets, des documents de voyage, l'enregistrement des bagages, **la constatation que les bagages appartiennent au passager concerné, par exemple par un contrôle électronique**, et ~~leur~~ le transport **des bagages** jusqu'aux systèmes de tri. [Am. 358]
3. L'assistance «bagages» comprend le traitement des bagages en salle de tri, leur tri, leur préparation en vue du départ, leur chargement sur et leur déchargement des systèmes destinés à les amener de l'avion à la salle de tri et inversement, ainsi que le transport de bagages de la salle de tri jusqu'à la salle de distribution.
4. L'assistance «fret et poste» comprend les sous-catégories suivantes:
 - 4.1. pour le fret, tant à l'exportation qu'à l'importation ou en transit, la manipulation physique du fret, le traitement des documents qui s'y rapportent, les formalités douanières et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances;
 - 4.2. pour la poste, tant à l'arrivée qu'au départ, le traitement physique du courrier, le traitement des documents qui s'y rapportent et toute mesure conservatoire convenue entre les parties ou requise par les circonstances.
5. L'assistance «opérations en piste» comprend les sous-catégories suivantes:
 - 5.1. le guidage de l'avion à l'arrivée et au départ;
 - 5.2. l'assistance au stationnement de l'avion et la fourniture de moyens appropriés;
 - 5.3. les communications entre l'avion et le prestataire des services côté piste;

(*) ~~18 mois~~ **36 mois** suivant la date d'adoption. [Am. 357]

Mardi 16 avril 2013

5.4. le chargement et le déchargement de l'avion, y compris la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires, le transport de l'équipage et des passagers entre l'avion et l'aérogare, ~~ainsi que~~ **et le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare, ainsi que le chargement et le déchargement de fauteuils roulants et autres équipements de mobilité ou appareils d'assistance pour les personnes à mobilité réduite; [Am. 359]**

5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés;

5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires;

5.7. le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.

6. L'assistance «nettoyage et service de l'avion» comprend les sous-catégories suivantes:

6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau;

6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion;

6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.

7. L'assistance «carburant et huile» comprend les sous-catégories suivantes:

7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, même en bordure de l'aéroport, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;

7.2. le plein d'huile et autres fluides.

8. L'assistance d'entretien en ligne comprend les sous-catégories suivantes:

8.1. les opérations régulières effectuées avant le vol;

8.2. les opérations particulières requises par l'utilisateur;

8.3. la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange;

8.4. les demandes ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.

9. L'assistance «opérations aériennes et administration des équipages» comprend les sous-catégories suivantes:

9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu;

9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol;

9.3. les services postérieurs au vol;

9.4. l'administration des équipages.

10. L'assistance «transport au sol» comprend les sous-catégories suivantes:

10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différents aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport;

10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'utilisateur.

11. L'assistance «service commissariat» (catering) comprend les sous-catégories suivantes:

11.1. la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative;

11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation;

Mardi 16 avril 2013

- 11.3. le nettoyage des accessoires;
- 11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.

ANNEXE I BIS

LISTE DES NORMES DE QUALITÉ MINIMALE

Les normes de qualité minimale définies par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou tout autre organisme visé à l'article 32, comprennent:

1. les normes de qualité minimale concernant les activités opérationnelles:

a) traitement des passagers

- *temps d'attente maximum pour l'enregistrement des bagages. Un temps d'attente maximum peut être fixé pour l'ensemble de l'aéroport ou pour un seul terminal;*
- *délai maximum lors du transfert de passagers en correspondance entre deux vols;*

b) traitement des bagages:

- *délai maximum pour la livraison du premier bagage. Un temps d'attente maximum peut être fixé pour l'ensemble de l'aéroport ou pour un seul terminal;*
- *délai maximum pour la livraison du dernier bagage. Un temps d'attente maximum peut être fixé pour l'ensemble de l'aéroport ou pour un seul terminal;*
- *délai maximum pour la livraison des bagages lors du transfert entre deux vols. Un temps d'attente maximum peut être fixé pour l'ensemble de l'aéroport ou pour un seul terminal;*

c) assistance fret et poste:

- *délai maximum pour la livraison de fret et de poste. Un temps d'attente maximum peut être fixé pour l'ensemble de l'aéroport ou pour un seul terminal;*
- *délai maximum pour la livraison de fret et de poste lors du transfert entre deux vols. Un temps d'attente maximum peut être fixé pour l'ensemble de l'aéroport ou pour un seul terminal;*

d) assistance en hiver:

- *délai maximum pour le dégivrage de l'avion;*
- *réserve minimum de produit de dégivrage;*

e) assistance «opérations en piste»:

- *délai maximum des opérations d'embarquement/de débarquement des passagers;*

f) services de nettoyage en vue de l'élimination des débris et des corps étrangers sur le tarmac (Foreign Objects Debris -FODs);

2. les normes de qualité minimale concernant les formations:

- *participation régulière aux formations organisées par l'aéroport concernant les activités dans les zones de sûreté à accès réglementé, la sûreté et la sécurité, la gestion de crise et la protection environnementale;*

3. les normes de qualité minimale liées à l'information et à l'assistance fournie aux passagers:

- *affichage en temps réel d'informations concernant le délai de livraison des bagages;*
- *affichage en temps réel d'informations concernant les vols retardés et annulés;*
- *nombre minimum de membres du personnel pouvant communiquer des informations à la porte d'embarquement;*

Mardi 16 avril 2013

- nombre minimum de membres du personnel pouvant accepter les plaintes ou informations concernant les bagages perdus;
- 4. les normes de qualité minimale concernant les équipements:
 - nombre et disponibilité des véhicules pour l'assistance aux passagers/bagages/aéronefs;
- 5. les normes de qualité minimale concernant le système de PDC:
 - participation au système de PDC de l'aéroport;
- 6. les normes de qualité minimale concernant la sécurité:
 - possession d'un système de gestion de la sécurité et obligation de coordination avec le système de sécurité utilisé par l'aéroport;
 - déclaration d'accidents et d'incidents;
- 7. les normes de qualité minimale concernant la sûreté:
 - possession d'un système de gestion de la sûreté, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile ⁽¹⁾ et obligation de coordonner ce système avec le système de gestion de la sûreté utilisé par l'aéroport;
- 8. les normes de qualité minimale concernant le plan de contingence:
 - possession d'un plan de contingence (y compris en cas de chutes de neige importantes) et obligation de coordonner ce système avec le plan utilisé par l'aéroport;
- 9. l'environnement:
 - déclaration d'incidents ayant des répercussions sur l'environnement (fuite de produit liquide);
 - gaz émis par les véhicules utilisés.

[Am. 332]

P7_TA(2013)0117

Mesures techniques et de contrôle dans le Skagerrak ***I

Résolution législative du Parlement européen du 16 avril 2013 sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant certaines mesures techniques et de contrôle dans le Skagerrak et modifiant le règlement (CE) n° 850/98 et le règlement (CE) n° 1342/2008 (COM(2012)0471 — C7-0234/2012 — 2012/0232 (COD))

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2016/C 045/31)

Le Parlement européen,

- vu la proposition de la Commission au Parlement européen et au Conseil (COM(2012)0471),
- vu l'article 294, paragraphe 2, et l'article 43, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément auxquels la proposition lui a été présentée par la Commission (C7-0234/2012),
- vu l'article 294, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,
- vu l'avis du Comité économique et social européen du 14 novembre 2012 ⁽¹⁾,
- vu l'article 55 de son règlement,

⁽¹⁾ JO L 97 du 9.4.2008, p. 72.

⁽¹⁾ JO C 11 du 15.1.2013, p. 87.