

Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

► B

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

(JO L 272 du 25.10.1996, p. 36)

Modifiée par:

	Journal officiel		
	n°	page	date
► <u>M1</u> Règlement (CE) n° 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil du 29 septembre 2003	L 284	1	31.10.2003

▼B

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**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 84 paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité économique et social ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure visée à l'article 189 C du traité ⁽³⁾,

- (1) considérant que la Communauté a progressivement mis en place une politique commune des transports aériens dans le but de réaliser le marché intérieur, conformément à l'article 7 A du traité, et ce aux fins de promouvoir durablement le progrès économique et social;
- (2) considérant que l'objectif fixé par l'article 59 du traité consiste à supprimer les restrictions à la libre prestation de services dans la Communauté; que, conformément à l'article 61 du traité, cet objectif doit être atteint dans le cadre de la politique commune des transports;
- (3) considérant que, par ses règlements (CEE) n° 2407/92 ⁽⁴⁾, (CEE) n° 2408/92 ⁽⁵⁾ et (CEE) n° 2409/92 ⁽⁶⁾, le Conseil a réalisé cet objectif pour ce qui concerne les services de transport aérien proprement dits;
- (4) considérant que les services d'assistance en escale sont indispensables à la bonne exécution du mode de transport aérien et qu'ils fournissent une contribution essentielle à l'utilisation efficace des infrastructures du transport aérien;
- (5) considérant que l'ouverture de l'accès au marché de l'assistance en escale est une mesure devant contribuer à réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes et à améliorer la qualité offerte aux usagers;
- (6) considérant que, à la lumière du principe de subsidiarité, il est indispensable que la réalisation de l'accès au marché de l'assistance en escale s'effectue dans un cadre communautaire, tout en laissant aux États membres la possibilité de prendre en considération la spécificité du secteur;
- (7) considérant que, dans sa communication de juin 1994 «L'aviation civile européenne vers des horizons meilleurs», la Commission a fait part de sa volonté de prendre, avant la fin de 1994, une initiative visant à réaliser l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté; que le Conseil, dans sa résolution, du 24 octobre 1994, relative à la situation de l'aviation civile européenne ⁽⁷⁾, a confirmé la nécessité de tenir compte des impératifs liés à la situation dans les aéroports dans la réalisation de cette ouverture;

⁽¹⁾ JO n° C 142 du 8. 6. 1995, p. 7 et JO n° C 124 du 27. 4. 1996, p. 19.

⁽²⁾ JO n° C 301 du 13. 11. 1995, p. 28.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 16 novembre 1995 (JO n° C 323 du 4. 12. 1995, p. 106), position commune du Conseil du 28 mars 1996 (JO n° C 134 du 6. 5. 1996, p. 30) et décision du Parlement européen du 16 juillet 1996 (JO n° C 261 du 9. 9. 1996).

⁽⁴⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 1.

⁽⁵⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 8. Règlement modifié par l'acte d'adhésion de 1994.

⁽⁶⁾ JO n° L 240 du 24. 8. 1992, p. 15.

⁽⁷⁾ JO n° C 309 du 5. 11. 1994, p. 2.

▼B

- (8) considérant que, dans sa résolution du 14 février 1995 sur l'aviation civile en Europe ⁽¹⁾, le Parlement européen a rappelé son souci de tenir compte de l'impact de l'accès au marché de l'assistance sur les conditions d'emploi et de sécurité dans les aéroports de la Communauté;
- (9) considérant que le libre accès au marché de l'assistance en escale est compatible avec le bon fonctionnement des aéroports communautaires;
- (10) considérant que le libre accès au marché de l'assistance en escale doit être réalisé de manière progressive et adaptée aux exigences du secteur;
- (11) considérant que, pour certaines catégories de services, l'accès au marché tout comme l'exercice de l'auto-assistance peuvent se heurter à des contraintes de sûreté, de sécurité, de capacité et d'espace disponible; qu'il est donc nécessaire de pouvoir limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir ces catégories de services; que, de même, l'exercice de l'auto-assistance doit pouvoir être limité et que, dans ce cas, les critères de limitation doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;
- (12) considérant qu'une concurrence effective requiert, si le nombre des prestataires est limité, qu'au moins l'un de ceux-ci soit à terme indépendant à la fois de l'entité gestionnaire et du transporteur dominant;
- (13) considérant que le bon fonctionnement des aéroports nécessite que ceux-ci puissent se réserver la gestion de certaines infrastructures difficiles à diviser ou à multiplier pour des raisons techniques, de rentabilité ou d'impact sur l'environnement; que leur gestion centralisée ne peut toutefois faire obstacle à l'utilisation de ces infrastructures par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance;
- (14) considérant que, dans certains cas, les contraintes évoquées peuvent être d'une intensité telle qu'elles peuvent justifier certaines limitations à l'accès au marché ou à l'exercice de l'auto-assistance dans la mesure où ces limitations revêtent un caractère pertinent, objectif, transparent et non discriminatoire;
- (15) considérant que de telles dérogations doivent avoir pour objectif de permettre aux autorités aéroportuaires de remédier à ces contraintes ou du moins de les atténuer; que ces dérogations doivent être approuvées par la Commission, assistée d'un comité consultatif et qu'elles doivent être accordées pour une période déterminée;
- (16) considérant que le maintien d'une concurrence effective et loyale exige que, en cas de limitation du nombre des prestataires, ceux-ci soient choisis au moyen d'une procédure transparente et impartiale; qu'il convient de consulter les usagers lors de cette sélection puisqu'ils sont les premiers intéressés par la qualité et le prix des services auxquels ils sont appelés à recourir;
- (17) considérant qu'il importe en conséquence d'organiser la représentation des usagers et leur consultation lors de la sélection des prestataires autorisés, par la création d'un comité composé de leurs représentants;
- (18) considérant qu'il est possible, dans certaines circonstances et conditions spécifiques, dans le contexte de la sélection de prestataires dans un aéroport, d'étendre l'obligation de service public à d'autres aéroports dans la même région géographique de l'État membre concerné;
- (19) considérant que l'entité gestionnaire de l'aéroport peut également fournir des services d'assistance en escale et qu'elle peut, par ses décisions, exercer une influence considérable sur la concurrence

⁽¹⁾ JO n° C 56 du 6. 3. 1995, p. 28.

▼B

entre les prestataires; qu'il est donc indispensable, afin d'assurer le maintien d'une concurrence loyale, d'imposer aux aéroports une séparation comptable entre leurs activités de gestion et de régulation des infrastructures d'une part, et de fourniture de services d'assistance de l'autre;

- (20) considérant qu'un aéroport ne peut subventionner son activité d'assistance en escale avec des revenus provenant de sa mission d'autorité aéroportuaire;
- (21) considérant que les mêmes exigences de transparence doivent s'appliquer à tous les prestataires souhaitant offrir à des tiers des services d'assistance en escale;
- (22) considérant que, afin de permettre aux aéroports de remplir leur mission de gestion des infrastructures et de garantir la sûreté et la sécurité dans l'enceinte aéroportuaire, ainsi que dans le but d'assurer la protection de l'environnement et de la réglementation sociale en vigueur, les États membres doivent pouvoir subordonner l'activité d'un prestataire de services d'assistance en escale à l'obtention d'un agrément; que les critères d'octroi de cet agrément doivent être objectifs, transparents et non discriminatoires;
- (23) considérant que, pour ces mêmes raisons, les États membres doivent conserver le pouvoir d'édicter et de faire appliquer les règles nécessaires au bon fonctionnement des infrastructures aéroportuaires; que ces règles doivent être en relation avec l'objectif poursuivi et ne pas aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu dans la présente directive; qu'elles doivent respecter les principes d'objectivité, de transparence et de non-discrimination;
- (24) considérant que les États membres doivent conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale;
- (25) considérant que l'accès des installations aéroportuaires doit être garanti aux prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale et aux usagers autorisés à pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et permettre une concurrence effective et loyale; que toutefois cet accès doit pouvoir donner lieu à la perception d'une rémunération;
- (26) considérant qu'il est légitime que les droits reconnus par la présente directive ne s'appliquent aux prestataires de services et aux usagers originaires de pays tiers qu'à la condition d'une stricte réciprocité; que, en cas d'absence de réciprocité, l'État membre doit pouvoir suspendre ces droits à l'égard de ces prestataires et usagers;
- (27) considérant que le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni sont convenus à Londres, le 2 décembre 1987, dans une déclaration conjointe des ministres des affaires étrangères des deux pays, d'un régime renforçant la coopération dans l'utilisation de l'aéroport de Gibraltar; que ce régime n'est pas encore entré en application;
- (28) considérant que la présente directive ne saurait porter atteinte à l'application des dispositions du traité, et notamment que la Commission continuera à veiller au respect de ces règles en exerçant, en cas de nécessité, toutes les facultés que l'article 90 du traité lui reconnaît,



A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Champ d'application

1. La présente directive s'applique à tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic commercial selon les modalités suivantes.

- a) Les dispositions de l'article 7 paragraphe 1 relatives aux catégories de services autres que celles visées à l'article 7 paragraphe 2 s'appliquent à tout aéroport indépendamment de son volume de trafic dès le 1^{er} janvier 1998.
- b) Les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 7 paragraphe 2 s'appliquent dès le 1^{er} janvier 1998 aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 1 million de mouvements de passagers ou 25 000 tonnes de fret.
- c) Les dispositions relatives aux catégories de services visées à l'article 6 s'appliquent dès le 1^{er} janvier 1999 aux aéroports:
 - dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 3 millions de mouvements de passagers ou 75 000 tonnes de fret
 - ou
 - ayant enregistré un trafic supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret au cours de la période de six mois précédant le 1^{er} avril ou le 1^{er} octobre de l'année antérieure.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, les dispositions de la présente directive s'appliquent, à dater du 1^{er} janvier 2001, à tout aéroport situé sur le territoire d'un État membre, soumis aux dispositions du traité et ouvert au trafic commercial, et dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret.

3. Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de fret visés au présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, les dispositions de la présente directive ne s'appliquent pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.

4. La Commission publie à titre informatif au *Journal officiel des Communautés européennes* la liste des aéroports visés au présent article. Cette liste sera publiée pour la première fois dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur de la présente directive et par la suite annuellement.

Les États membres communiquent à la Commission, avant le 1^{er} juillet de chaque année, les données nécessaires à l'établissement de cette liste.

5. L'application de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où cet aéroport est situé.

6. L'application des dispositions de la présente directive à l'aéroport de Gibraltar est suspendue jusqu'à ce que soit mis en application le régime prévu dans la déclaration conjointe faite, le 2 décembre 1987, par les ministres des affaires étrangères du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni. Les gouvernements du royaume d'Espagne et du Royaume-Uni informeront le Conseil de la date de cette mise en application.

Article 2

Définitions

Aux fins de la présente directive, 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

▼B

- des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;
- b) «système aéroportuaire»: deux aéroports ou plus regroupés pour desservir la même ville ou conurbation, comme indiqué à l'annexe II du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires;
- c) «entité gestionnaire»: 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 ou le système aéroportuaire considéré;
- d) «usager d'un aéroport»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, au départ ou à destination de l'aéroport considéré;
- e) «assistance en escale»: les services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits en annexe;
- f) «auto-assistance en escale»: situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services. Au sens de la présente définition, 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.
- g) «prestataire de services d'assistance en escale»: toute personne physique ou morale fournissant à des tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale.

*Article 3***L'entité gestionnaire d'un aéroport**

1. Lorsque la gestion et l'exploitation d'un aéroport ou d'un système aéroportuaire ne sont pas assurées par une seule entité mais par plusieurs entités distinctes, chacune de celles-ci est considérée comme faisant partie de l'entité gestionnaire pour ce qui concerne l'application de la présente directive.
2. De même, lorsqu'il n'est établi qu'une seule entité gestionnaire pour plusieurs aéroports ou systèmes aéroportuaires, chacun de ces aéroports ou systèmes aéroportuaires est considéré isolément pour tout ce qui concerne l'application de la présente directive.
3. Si les entités gestionnaires des aéroports sont soumises à la tutelle ou au contrôle d'une autorité publique nationale, celle-ci est tenue, dans le cadre des obligations légales qui sont les siennes, de veiller à l'application de la présente directive.

*Article 4***Séparation des activités**

1. L'entité gestionnaire d'un aéroport, l'usager ou le prestataire de services qui fournissent des services d'assistance en escale doivent opérer une stricte séparation comptable selon les pratiques commerciales en vigueur, entre les activités liées à la fourniture de ces services et leurs autres activités.
 2. La réalité de cette séparation comptable doit être contrôlée par un vérificateur indépendant désigné par l'État membre.
- Celui-ci vérifie également l'absence de flux financiers entre l'activité de l'entité gestionnaire en tant qu'autorité aéroportuaire et son activité d'assistance en escale.



Article 5

Le comité des usagers

1. Douze mois, au plus tard, après l'entrée en vigueur de la présente directive, les États membres s'assurent que, pour chacun des aéroports visés, un comité composé des représentants des usagers ou des organisations représentatives de ces usagers est créé.
2. Tout usager a le droit de faire partie de ce comité ou, à son choix, d'y être représenté par une organisation qu'il charge de cette mission.

Article 6

Assistance aux tiers

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires, selon les modalités prévues à l'article 1^{er}, pour assurer aux prestataires des services d'assistance en escale le libre accès au marché de la prestation de services d'assistance en escale à des tiers.

Les États membres ont la faculté d'imposer que les prestataires des services d'assistance en escale soient établis dans la Communauté.

2. Les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories de services d'assistance en escale suivantes:

- assistance «bagages»,
- assistance «opérations en piste»,
- assistance «carburant et huile»,
- 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'avion.

Ils ne peuvent toutefois limiter ce nombre à moins de deux, pour chaque catégorie de service.

3. De surcroît, à compter du 1^{er} janvier 2001, l'un au moins de ces prestataires autorisés ne peut être contrôlé directement ou indirectement:

- ni par l'entité gestionnaire de l'aéroport,
- ni par 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,
- ni par une entité contrôlant ou étant contrôlée directement ou indirectement par cette entité gestionnaire ou par un tel usager.

Toutefois, au plus tard le 1^{er} juillet 2000, tout État membre peut demander que l'obligation énoncée au présent paragraphe soit reportée au 31 décembre 2002.

La Commission, assistée par le comité visé à l'article 10, examine cette demande et peut, compte tenu de l'évolution du secteur et notamment de la situation dans des aéroports comparables en termes de volume et de structure du trafic, décider d'accéder à ladite demande.

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

Article 7

Auto-assistance

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires selon les modalités prévues à l'article 1^{er} pour assurer le libre exercice de l'auto-assistance en escale.

▼B

2. Toutefois, pour les catégories de services d'assistance suivantes:

- assistance «bagages»,
- assistance «opérations en piste»,
- assistance «carburant et huile»,
- 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'avion,

les États membres peuvent réserver l'exercice de l'auto-assistance au moins à deux usagers, à la condition que ceux-ci soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

*Article 8***Infrastructures centralisées**

1. Nonobstant l'application des articles 6 et 7, les États membres peuvent réserver, soit à l'entité gestionnaire de l'aéroport, soit à une autre entité, la gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication, telles que les systèmes de tri de bagages, de dégivrage, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant. Ils peuvent rendre obligatoire l'usage de ces infrastructures par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance.

2. Les États membres veillent à ce que la gestion de ces infrastructures soit assurée d'une façon transparente, objective et non discriminatoire et, en particulier, à ce qu'elle ne fasse pas obstacle à leur accès par les prestataires de services et par les usagers pratiquant l'auto-assistance, dans les limites prévues par la présente directive.

*Article 9***Dérogations**

1. Lorsque, sur un aéroport, des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par la présente directive, l'État membre concerné peut décider:

- a) de limiter le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autre que celles visées à l'article 6 paragraphe 2 dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport; dans ce cas, les dispositions de l'article 6 paragraphes 2 et 3 s'appliquent;
- b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance visées à l'article 6 paragraphe 2;
- c) de réserver l'exercice de l'auto-assistance à un nombre limité d'usagers pour les catégories autres que celles visées à l'article 7 paragraphe 2, à la condition que ces usagers soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;
- d) d'interdire ou de limiter à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 7 paragraphe 2.

2. Toute décision de dérogation prise en application du paragraphe 1 doit:

- a) préciser la ou les catégories de services pour lesquelles une dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles qui la justifient;
- b) être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

▼B

En outre, la dérogation ne doit pas:

- i) porter indûment préjudice aux objectifs de la présente directive;
- ii) donner lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et/ou usagers pratiquant l'auto-assistance;
- iii) être plus étendue que nécessaire.

3. Les États membres notifient à la Commission, au moins trois mois avant son entrée en vigueur, toute dérogation qu'ils octroient sur la base du paragraphe 1 ainsi que les motifs qui la justifient.

La Commission publie au *Journal officiel des Communautés européennes* un résumé des décisions qui lui sont notifiées et invite les parties intéressées à se manifester.

4. La Commission procède à un examen approfondi de la décision de dérogation présentée par l'État membre. À cet effet, une analyse détaillée de la situation et l'étude des mesures appropriées présentées par l'État membre lui permettent 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 la présente directive.

5. 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 l'État membre de modifier la portée de la dérogation ou de la limiter aux seules parties d'un aéroport ou d'un système aéroportuaire où les contraintes invoquées sont seulement avérées.

La décision de la Commission intervient au plus tard trois mois après la notification par l'État membre et est publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*.

6. 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 point b). Au plus tard trois mois avant l'expiration de cette période, toute demande de dérogation doit faire l'objet d'une nouvelle décision de l'État membre, laquelle sera également soumise à la procédure prévue par le présent article.

La durée des dérogations accordées en application du paragraphe 1 point b) ne peut excéder deux années. Cependant, tout État membre peut, sur la base des dispositions du paragraphe 1, demander que cette période soit prolongée une seule fois de deux ans. La Commission, assistée par le comité visé à l'article 10, se prononce sur une telle demande.

▼M1*Article 10***Comité consultatif**

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Le comité conseille la Commission sur l'application de l'article 9.
3. En outre, le comité peut être consulté sur toute autre question concernant l'application de la présente directive.
4. Dans le cas où il est fait référence au présent article, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE ⁽¹⁾ s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.
5. Le comité adopte son règlement intérieur.

⁽¹⁾ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission (JO L 184 du 17.7.1999, p. 23).



Article 11

Sélection des prestataires

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour que soit organisée une procédure de sélection des prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sur un aéroport lorsque leur nombre est limité dans les cas prévus à l'article 6 paragraphe 2 ou à l'article 9. Cette procédure doit respecter les principes suivants:

a) dans le cas où les États membres prévoient l'établissement d'un cahier des charges ou de spécifications techniques auxquels ces prestataires doivent répondre, ce cahier ou ces spécifications sont établis après consultation préalable du comité des usagers. Les critères de sélection prévus par ce cahier des charges ou ces spécifications techniques doivent être pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires;

Après avoir informé la Commission, l'État membre concerné peut prévoir, parmi les conditions standard ou les spécifications techniques auxquelles les prestataires doivent se conformer, l'obligation de service public pour les aéroports desservant les régions périphériques ou des régions en développement faisant partie de son territoire, qui ne présentent pas d'intérêt commercial mais qui revêtent une importance capitale pour l'État membre concerné.

b) il doit être lancé un appel d'offres, publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, auquel tout prestataire intéressé peut répondre;

c) les prestataires sont choisis:

i) après consultation du comité des usagers, par l'entité gestionnaire, si celle-ci:

— ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale

et

— ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournissant de tels services

et

— ne détient aucune participation dans une telle entreprise;

ii) par les autorités compétentes des États membres indépendantes des entités gestionnaires, après consultation du comité des usagers et des entités gestionnaires, dans les autres cas;

d) les prestataires sont sélectionnés pour une durée maximale de sept années;

e) lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle il a été sélectionné, il est procédé à son remplacement suivant la même procédure.

2. Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 6 paragraphe 2 ou de l'article 9, l'entité gestionnaire peut fournir elle-même des services d'assistance en escale sans être soumise à la procédure de sélection prévue au paragraphe 1. De même, elle peut, sans la soumettre à cette même procédure, autoriser une entreprise prestataire à fournir des services d'assistance en escale sur l'aéroport considéré:

— si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement

ou

— si cette entreprise la contrôle directement ou indirectement.

3. L'entité gestionnaire informe le comité des usagers des décisions prises en application du présent article.

▼B*Article 12***Aéroports insulaires**

Dans le cadre de la sélection des prestataires sur un aéroport prévue à l'article 11, un État membre peut étendre l'obligation de service public à d'autres aéroports de cet État membre pour autant:

- que ces aéroports soient situés sur des îles de la même région géographique,
 - que ces aéroports aient chacun un niveau de trafic d'au moins 100 000 mouvements de passagers par an
- et
- que cette extension soit approuvée par la Commission avec l'assistance du comité visé à l'article 10.

*Article 13***Consultations**

Les États membres s'assurent qu'une procédure de consultation obligatoire est organisée relative à l'application des dispositions de la présente directive entre l'entité gestionnaire, le comité des usagers et les entreprises prestataires de services. Cette consultation porte notamment sur les prix des services qui ont fait l'objet d'une dérogation octroyée en application de l'article 9 paragraphe 1 point b), ainsi que sur l'organisation de leur fourniture. Elle doit être organisée au moins une fois l'an.

*Article 14***Agrément**

1. Les États membres peuvent subordonner l'activité d'un prestataire de services ou d'un usager se livrant à l'auto-assistance sur un aéroport à l'obtention d'un agrément délivré par une autorité publique indépendante de l'entité gestionnaire de cet aéroport.

Les critères d'octroi de cet agrément doivent se référer à une situation financière saine et à une couverture d'assurance suffisante, à la sûreté ou à la sécurité des installations, des aéronefs, des équipements ou des personnes, ainsi qu'à la protection de l'environnement et au respect de la législation sociale pertinente.

Les critères doivent respecter les principes suivants:

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

Ces critères doivent être rendus publics et le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance doit être informé au préalable de la procédure d'octroi.

2. L'agrément ne peut être refusé ou retiré que si le prestataire ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés au paragraphe 1.

Les motifs de ce refus ou retrait doivent être communiqués au prestataire ou à l'utilisateur concerné et à l'entité gestionnaire.

*Article 15***Règles de conduite**

L'État membre peut, le cas échéant sur proposition de l'entité gestionnaire:

- interdire à un prestataire de services ou à un usager de se livrer à sa prestation ou à l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne

▼B

respecte pas les règles qu'il lui a imposées dans le but de garantir le bon fonctionnement de l'aéroport.

Ces règles doivent respecter les principes suivants:

- a) elles doivent être appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires et usagers;
 - b) elles doivent être en relation avec l'objectif poursuivi;
 - c) elles ne peuvent aboutir à réduire de fait l'accès au marché ou l'exercice de l'auto-assistance à un niveau inférieur à celui prévu par la présente directive,
- imposer en particulier aux prestataires qui fournissent des services d'assistance 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 16***Accès aux installations**

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour garantir l'accès des installations aéroportuaires aux prestataires de services et aux usagers désirant pratiquer l'auto-assistance, dans la mesure où cet accès leur est nécessaire pour exercer leurs activités. Si l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou une autre entité qui la contrôle impose des conditions à cet accès, celle-ci doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.

2. Les espaces disponibles pour l'assistance en escale dans l'aéroport doivent être répartis entre les différents prestataires de services et entre les différents usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux arrivants, 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.

3. Lorsque l'accès aux installations aéroportuaires entraîne la perception d'une rémunération, celle-ci sera déterminée en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

*Article 17***Sûreté et sécurité**

Les dispositions de la présente directive n'affectent en rien les droits et obligations des États membres en matière d'ordre public, de sûreté et de sécurité sur les aéroports.

*Article 18***Protection sociale et de l'environnement**

Sans préjudice de l'application des dispositions de la présente directive et dans le respect des autres dispositions du droit communautaire, les États membres peuvent prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection des droits des travailleurs et le respect de l'environnement.

*Article 19***Respect des dispositions nationales**

Le prestataire se livrant à une activité d'assistance en escale sur un aéroport d'un État membre est tenu de se conformer aux prescriptions de la législation nationale compatibles avec la législation communautaire.

▼B*Article 20***Réciprocité**

1. Sans préjudice des engagements internationaux de la Communauté, lorsqu'il apparaît que, en matière d'accès au marché de l'assistance en escale ou de l'auto-assistance, un pays tiers:

a) n'accorde pas *de jure* ou *de facto* aux prestataires et aux usagers communautaires pratiquant l'auto-assistance un traitement comparable à celui qui est réservé par les États membres aux prestataires et usagers de ce pays pratiquant l'auto-assistance

ou

b) n'accorde pas *de facto* ou *de jure* aux prestataires et aux usagers d'un État membre pratiquant l'auto-assistance le traitement national

ou

c) accorde aux prestataires et aux usagers d'autres pays tiers pratiquant l'auto-assistance un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux prestataires et aux usagers d'un État membre pratiquant l'auto-assistance,

un État membre peut suspendre totalement ou partiellement des obligations qui découlent de la présente directive à l'égard des prestataires et des usagers de ce pays tiers, et ce conformément au droit communautaire.

2. L'État membre concerné informe la Commission de toute suspension ou de tout retrait des droits ou obligations.

*Article 21***Droit de recours**

Les États membres ou, le cas échéant, les entités gestionnaires veillent à ce que toute partie justifiant d'un intérêt légitime dispose d'un droit de recours contre les décisions ou mesures individuelles prises en application de l'article 7 paragraphe 2 et des articles 11 à 16.

Ce recours doit pouvoir être exercé devant une juridiction nationale ou devant une autorité publique autre que l'entité gestionnaire de l'aéroport visé et, le cas échéant, indépendante de l'autorité publique qui contrôle celle-ci.

*Article 22***Rapport d'information et révision**

Les États membres communiquent à la Commission les informations nécessaires pour lui permettre d'établir un rapport sur l'application de la présente directive.

Ce rapport, accompagné d'éventuelles propositions de révision de la directive, sera établi le 31 décembre 2001 au plus tard.

*Article 23***Mise en oeuvre**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard un an après sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*. Ils en informent immédiatement la Commission.

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

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

▼B

Article 24

Entrée en vigueur

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

Article 25

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.



ANNEXE

LISTE DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

1. L'assistance administrative au sol et la supervision comprennent:
 - 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, des messages et des 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'assistance 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 et leur transport jusqu'aux systèmes de tri.
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:
 - 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:
 - 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 (*);
 - 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 le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare;
 - 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:
 - 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:

(*) Pour autant que ces services ne soient pas assurés par le service de circulation aérienne.

▼B

- 7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;
- 7.2. le plein d'huile et d'autres ingrédients liquides.
8. L'assistance d'entretien en ligne comprend:
 - 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. la demande 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:
 - 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:
 - 10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes 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:
 - 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;
 - 11.3. le nettoyage des accessoires;
 - 11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.