



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 1.12.2011  
COM(2011) 824 final

2011/0397 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2011) 1439 final}

{SEC(2011) 1440 final}

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **1.1. Antecedentes – Directiva del Consejo de 1996**

Los servicios de asistencia en tierra incluyen todas las actividades relacionadas con la aviación realizadas en tierra destinadas a las compañías aéreas y desempeñan una función capital en la cadena del transporte aéreo. Los servicios de asistencia en tierra cubren las once categorías de servicios siguientes:

- (1) la asistencia administrativa en tierra y la supervisión;
- (2) la asistencia a los pasajeros;
- (3) la asistencia de equipajes;
- (4) la asistencia de carga y correo;
- (5) la asistencia de operaciones en pista;
- (6) la asistencia de limpieza y servicio de la aeronave;
- (7) la asistencia de combustible y lubricante;
- (8) la asistencia de mantenimiento en línea;
- (9) la asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación;
- (10) la asistencia de transporte de superficie;
- (11) la asistencia de mayordomía («catering»).

La prestación eficaz de servicios de asistencia en tierra es importante para los aeropuertos, las compañías aéreas y los pasajeros, y es fundamental para la utilización eficaz de las infraestructuras del transporte aéreo y el funcionamiento del sistema de transporte aéreo en general.

Algunas estimaciones sobre el mercado de servicios de asistencia en tierra: De acuerdo con las estimaciones realizadas por la Comisión y los interesados, los ingresos resultantes de la prestación de servicios de asistencia en tierra (todas las categorías incluidas) asciende a un total de 50 000 millones de euros. Se calcula que el sector emplea al menos a 60 000 personas en Europa<sup>1</sup>. El coste relacionado con los servicios de asistencia en tierra representa entre el 5 % y el 12 %<sup>2</sup> de los costes operativos de las compañías aéreas.

---

<sup>1</sup> Estimación de IAHA (asociaciones de empresas independientes) para sus miembros. No todos los agentes de asistencia en tierra son miembros de IAHA, por lo que el número de empleados en el sector podría ser superior a 110 000.

<sup>2</sup> Consultas de las partes interesadas y «Air market observatory - Annual reports», disponible en [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm)

En 1996 la Comunidad Europea adoptó la Directiva 96/67/CE relativa al acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad. Esta Directiva constituyó un primer paso hacia la apertura y armonización gradual del acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra.

Tradicionalmente, las actividades de asistencia en tierra eran realizadas por los operadores de los aeropuertos o las compañías aéreas. Actualmente, en Europa estas actividades son realizadas cada vez más por empresas especializadas. El acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en virtud de la Directiva se basa en los siguientes principios:

- Libertad de autoasistencia en tierra, es decir, la posibilidad de que las compañías aéreas practiquen la autoasistencia en cada aeropuerto comercial con independencia de su volumen de tráfico. No obstante, en el caso de cuatro categorías de servicios (asistencia de equipajes, asistencia de operaciones en pista, asistencia de combustible y lubricante, y asistencia de carga y correo), los Estados miembros podrán reservar el ejercicio de la autoasistencia al menos a dos usuarios en aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga al año.
- Libertad de asistencia a terceros, es decir, la posibilidad de que los agentes de asistencia en tierra presten servicios a terceros en aeropuertos con más de 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga al año. No obstante, en el caso de las cuatro categorías de servicios antes mencionadas, los Estados miembros podrán limitar el número de agentes de asistencia al menos a dos para cada categoría.

## **1.2. Justificación de la propuesta**

De acuerdo con diversas evaluaciones de la Comisión, la Directiva ha alcanzado el objetivo principal de liberalizar el mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la UE: ha aumentado el número de proveedores de servicios, al tiempo que los precios de los servicios de asistencia en tierra se han reducido de manera general. Por otra parte, en opinión de las compañías aéreas, ha mejorado la calidad del servicio al ampliar las posibilidades de elección entre los competidores.

Desde la adopción de la Directiva en 1996, las condiciones de los servicios de asistencia en tierra han experimentado un cambio radical. En un contexto de rápido aumento del tráfico aéreo y de limitaciones de capacidad, la eficiencia y la calidad de los servicios aeroportuarios, incluidos los servicios de asistencia en tierra, despiertan un interés cada vez mayor.

La iniciativa de la Unión Europea, «Cielo Único Europeo», que tiene el objetivo de reformar la estructura del control del tráfico aéreo europeo a fin de satisfacer las necesidades futuras de capacidad y de seguridad, reconoce la importancia de integrar las infraestructuras esenciales, como los aeropuertos, con un enfoque «sistema global, puerta a puerta». Estadísticas recientes muestran que el 70 % de los retrasos se debe a las operaciones realizadas en tierra en los aeropuertos. El enfoque puerta a puerta tiene por objeto optimizar e integrar todas las fases de un vuelo, de aeropuerto a aeropuerto, incluidos los servicios de asistencia en tierra, con el fin de mejorar los resultados en términos de retrasos, costes, impacto medioambiental y seguridad.

Por otra parte, las crisis sucesivas que han afectado negativamente al transporte aéreo durante la última década muestran la necesidad de actuar. La crisis económica ha llevado a los Estados miembros y a la industria a tratar de reducir los costes. Los ataques terroristas exigen

mejorar los niveles de seguridad y de protección. Por último, pero no menos importante, cuando se producen situaciones climáticas extremas se pone de manifiesto la necesidad de mejorar la coordinación de las operaciones en tierra en los aeropuertos.

La consulta realizada por nuestros servicios sobre la Directiva actual y la evaluación posterior (véase a continuación) muestran que el marco jurídico actual ha dejado de ser adecuado para la consecución de los objetivos perseguidos. El problema es doble: *i) la prestación de servicios de asistencia en tierra no es suficientemente eficaz debido a los obstáculos a la entrada y la expansión del mercado, y ii) la calidad global de estos servicios no sigue el ritmo de la evolución de las necesidades de fiabilidad, flexibilidad, seguridad y protección y medio ambiente.*

### **1.3. Objetivos de la propuesta**

En el resumen de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta, se establecen los objetivos generales y específicos perseguidos por el Reglamento. El objetivo general es mejorar la eficiencia y la calidad global de los servicios de asistencia en tierra para los usuarios (compañías aéreas) y los usuarios finales (pasajeros y transportistas de carga) en los aeropuertos de la UE.

Los objetivos específicos son los siguientes:

- (1) ofrecer a las compañías aéreas una mayor elección de soluciones de asistencia en tierra en los aeropuertos de la UE;
- (2) armonizar y clarificar las condiciones administrativas nacionales de entrada en el mercado (autorizaciones);
- (3) garantizar unas condiciones equitativas a las empresas de asistencia en tierra que operen al amparo de regímenes reglamentarios diferentes;
- (4) mejorar la coordinación entre los agentes de asistencia en tierra (operadores aeroportuarios que actúan de coordinadores en tierra dentro de la red aérea de la UE en virtud del enfoque puerta a puerta);
- (5) precisar el marco jurídico aplicable a la formación y el traspaso de personal.

### **1.4. Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta**

Se propone la adopción de un Reglamento sobre los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la UE. El nuevo Reglamento deberá sustituir y derogar la Directiva 96/67/CE. Los servicios de asistencia en tierra no se tratan directamente en ninguna otra disposición.

### **1.5. Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión Europea**

La iniciativa forma parte de las acciones descritas en el Libro Blanco de la Comisión: *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*. Asimismo, se incluye en el paquete aeroportuario que el programa

de trabajo de la Comisión de 2011<sup>3</sup> considera una iniciativa estratégica para aprovechar el potencial del mercado único.

## **2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DE IMPACTO**

### **2.1. Consulta de las partes interesadas**

#### *2.1.1. Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados*

En la audiencia celebrada el 6 de abril de 2006, que siguió a una consulta por escrito, la Comisión consultó a todos los interesados sobre las diversas posibilidades de revisión de la Directiva.

El 24 de enero de 2007, la Comisión adoptó un informe sobre la aplicación de la Directiva<sup>4</sup>, que confirmó que se habían alcanzado los principales objetivos perseguidos, si bien se observaban algunas tendencias negativas.

Entre noviembre de 2009 y septiembre de 2010, la Comisión consultó de nuevo a los interesados sobre el funcionamiento de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la UE y las posibles opciones de revisión de la Directiva.

El 16 de noviembre de 2009, se celebró una reunión del grupo de trabajo sobre asistencia en tierra del Comité de diálogo social sectorial (sobre aviación civil). Tras dicha reunión, tres de los cuatro representantes principales adoptaron una declaración común<sup>5</sup>, en la que se aboga por una mejora del sistema de licitación actual y la introducción de una cláusula social sobre el traspaso de personal en caso de cese total o parcial de actividad.

#### *2.1.2. Resumen de las respuestas*

El resumen de la consulta y las contribuciones individuales pueden consultarse en:

[http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010\\_02\\_12\\_directive\\_96\\_67\\_ec\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2010_02_12_directive_96_67_ec_en.htm).

Las consultas ponen de manifiesto los intereses divergentes de los distintos interesados.

Las compañías aéreas destacaron la necesidad de un mercado más competitivo. Se felicitaron por el aumento del número de agentes de asistencia en tierra a raíz de la introducción de la Directiva, si bien señalaron que dicha tendencia no es general en toda Europa.

En un sector que ha perdido estabilidad en el empleo, los trabajadores invocaron la necesidad de abordar las cuestiones sociales (en particular, el traspaso de personal) y expresaron su

---

<sup>3</sup> COM(2010) 623.

<sup>4</sup> COM(2006) 821 final.

<sup>5</sup> Declaración de 7 de abril de 2011 de las asociaciones de comerciantes de la UE que representan a aeropuertos (ACI-Europe), agentes de asistencia independientes (IAHA) y sindicatos (Federación Europea de Trabajadores del Transporte -ETF). Disponible en : <https://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%20070411.pdf>.

preocupación por un aumento excesivo de la competencia que podría afectar a las condiciones laborales.

Los operadores aeroportuarios reclamaron mejorar la coordinación en los aeropuertos y expresaron su deseo de ser reconocidos explícitamente coordinadores en tierra. Algunos operadores se opusieron a una mayor apertura del mercado, ya que, en su opinión, tendría un impacto negativo en la calidad de los aeropuertos y aumentaría los costes.

Los agentes de asistencia independientes insistieron en la necesidad de establecer condiciones de competencia más equitativas entre los distintos proveedores de servicios de asistencia. En particular, insistieron en el establecimiento de requisitos más estrictos aplicables a las actividades de asistencia en tierra efectuadas por operadores aeroportuarios y operadores de las compañías aéreas.

Por último, casi todos los interesados se manifestaron a favor de mejorar la calidad de los servicios.

## **2.2. Obtención y utilización de asesoramiento técnico**

El seguimiento continuo realizado por la Comisión de la aplicación de la Directiva sobre servicios de asistencia se ha acompañado de varios estudios externos, cuyos resultados pueden consultarse en el sitio Web de la Comisión. En concreto, a raíz de la petición del Parlamento Europeo en su Resolución de 11 de octubre de 2007<sup>6</sup>, la Comisión llevó a cabo un estudio detallado en 2008-2009<sup>7</sup> sobre la aplicación y el impacto de la Directiva, centrado en las cuestiones de empleo, seguridad y protección. La Comisión realizó otro estudio sobre la posible revisión de la Directiva en 2010<sup>8</sup>.

## **2.3. Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto ofrece una visión general de las distintas opciones consideradas en el marco de la revisión de la Directiva 96/67/CE. Se consideraron los cuatro paquetes de medidas que se presentan a continuación (además de la opción de mantener el marco actual).

El paquete 1 mejoraría el sistema a través de unas modificaciones mínimas de la Directiva y facilitando orientación cuando sea posible. Comprende la apertura total del mercado de la autoasistencia, orientaciones sobre los requisitos de aprobación, definiciones más claras y condiciones más detalladas en materia de contabilidad separada, infraestructuras centralizadas, subcontratación y el Comité de usuarios (AUC)<sup>9</sup>. En materia de coordinación, las medidas también incluyen orientaciones sobre la subcontratación y criterios de licitación

---

<sup>6</sup> Resolución del Parlamento Europeo, de 11 de octubre de 2007, sobre la capacidad de los aeropuertos y los servicios de tierra: hacia una política más eficaz. (2007/2092(INI)) disponible en: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P6-TA-2007-0433>

<sup>7</sup> «Study on the impact of Directive 96/67/EC on groundhandling services 1996-2007», *Airport Research Center*, febrero de 2009. Disponible en : [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf).

<sup>8</sup> «Possible revision of Directive 96/67/EC on access to the groundhandling market at Community airports», Steer Davies Gleave, junio de 2010. Disponible en : [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/airports_en.htm).

<sup>9</sup> El Comité de usuarios es un comité de representantes de los usuarios de los aeropuertos (es decir, las compañías aéreas) establecido en cada aeropuerto.

armonizados. Además, garantiza una formación mínima y la consulta de los representantes de los trabajadores sobre las licitaciones.

El paquete 2 aspira a mejorar el sistema actual a través de un conjunto más ambicioso de medidas. Abre totalmente el mercado de la autoasistencia y aumenta a un mínimo de tres el número de agentes de asistencia a terceros en los grandes aeropuertos. Otras medidas se refieren al reconocimiento recíproco de las autorizaciones y criterios de licitación armonizados, la mejora de la gestión de las infraestructuras centralizadas, la separación jurídica de los operadores aeroportuarios y la ampliación del período de licitación. Contempla también nuevos requisitos de subcontratación, la definición de la función de los operadores aeroportuarios en las operaciones globales (y los posibles requisitos mínimos), así como las obligaciones en materia de notificación de resultados. Por último, incluye la formación mínima y autoriza a los Estados miembros a imponer el traspaso de personal en condiciones similares en el caso de servicios de acceso restringido.

El paquete 2' es similar al paquete 2, pero añade algunas medidas relativas a ámbitos menos problemáticos. La diferencia principal radica en que tanto la autorización como los requisitos mínimos de calidad se establecen a nivel de la UE.

El paquete 3 se propone mejorar el sistema actual a través de una serie de medidas muy ambiciosas que contemplan la armonización completa del marco jurídico del mercado de la asistencia en tierra: apertura total del mercado de servicios de asistencia en tierra y acceso uniforme a este a través de la mejora de la gestión de las infraestructuras centralizadas, la creación de una autorización de la UE y la eliminación del derecho de los operadores aeroportuarios a facilitar asistencia en tierra en su aeropuerto. En materia de coordinación aborda también nuevos requisitos de subcontratación, la definición de la función de los operadores aeroportuarios en las operaciones globales (y los posibles requisitos mínimos), así como las obligaciones en materia de notificación de resultados. Por último, prevé el traspaso completo de personal en los procedimientos de licitación y el establecimiento de requisitos de cualificación del personal clave.

Se tuvieron en cuenta las recomendaciones del Comité de evaluación del impacto, relativas principalmente a la necesidad de precisar la definición del problema, clarificar las disposiciones de protección social en caso de traspaso de personal, ampliar las opciones estratégicas y mejorar la comparación entre las distintas opciones.

El paquete de medidas 2 es el único que satisface plenamente los objetivos perseguidos, tal como se muestra en la evaluación de impacto. Es necesario garantizar un equilibrio adecuado entre los efectos sociales y económicos. Este paquete de medidas ha servido de base para elaborar la presente propuesta.

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

#### **3.1. Resumen de la propuesta**

*Apertura total del mercado de autoasistencia y aumentar a tres el número mínimo de agentes de asistencia en los grandes aeropuertos*

La Directiva 96/67/CE autoriza a los Estados miembros a restringir el ejercicio de la autoasistencia o de la asistencia a terceros a un mínimo de dos agentes para cuatro categorías de servicios. Como resultado, en algunos aeropuertos las compañías aéreas se enfrentan a una

elección limitada entre dos agentes para cada uno de los servicios, y no siempre están autorizados a la autoasistencia.

Conviene autorizar el ejercicio de la autoasistencia a todos los usuarios de aeropuerto. Por otra parte, el número de agentes autorizados de asistencia no debe ser inferior a tres en los grandes aeropuertos con un volumen de tráfico igual o superior a 5 millones de pasajeros anuales o 100 000 toneladas de carga.

#### *Reconocimiento mutuo de autorizaciones con requisitos armonizados*

Tres cuartas partes de los Estados miembros cuentan con un sistema de autorización propio, lo que resulta en un gran número de requisitos administrativos diferentes que deben cumplir en la UE los agentes de asistencia en tierra o los usuarios que practican la autoasistencia. El reconocimiento mutuo de las autorizaciones nacionales con requisitos armonizados reducirá los costes administrativos de los operadores y las barreras a la entrada.

#### *Mejor gestión de las infraestructuras centralizadas<sup>10</sup>*

Las infraestructuras centralizadas son cruciales para el funcionamiento de los servicios de asistencia en tierra. En ausencia de un marco jurídico claro, podrían producirse distorsiones de la competencia en este mercado. La propuesta presenta un marco jurídico claro para la definición de infraestructura centralizada y para los gastos correspondientes imputables a los agentes de asistencia en tierra y las compañías aéreas que practiquen la autoasistencia.

#### *Separación jurídica de los aeropuertos y de sus actividades de asistencia en tierra*

Cuando el agente de servicios de asistencia en tierra es el propio aeropuerto, debe garantizarse que los servicios de asistencia prestados por este no se benefician indirectamente de las actividades de gestión del aeropuerto.

El seguimiento del sistema actual de separación contable de los aeropuertos que prestan servicios en tierra es muy difícil y no garantiza condiciones equitativas de competencia. La propuesta contempla que los aeropuertos incluyan sus actividades de asistencia en tierra en una entidad jurídica separada de sus actividades de gestión del aeropuerto.

#### *Mejorar el procedimiento de licitación*

En la actualidad, los agentes de asistencia son seleccionados por un período máximo de siete años; no obstante, dicho período se considera insuficiente para cubrir los costes de los equipos de asistencia en tierra. La propuesta aboga por aumentar dicho período a diez años.

Además, incluye nuevas especificaciones en materia de selección de los agentes de asistencia que presten servicios restringidos, a fin de velar por una aplicación armoniosa y de garantizar que las empresas seleccionadas son las más adecuadas para prestar estos servicios.

Los agentes de asistencia que presten servicios restringidos serán elegidos previa consulta al Comité de usuarios. La propuesta también contiene disposiciones relativas al reglamento

---

<sup>10</sup> Las infraestructuras centralizadas «proporcionan servicios de asistencia en tierra cuya complejidad, coste o impacto en el medio ambiente no permitan su división o su duplicación».



interno del Comité de usuarios a fin de evitar cualquier conflicto de intereses en las compañías aéreas que también ofrezcan servicios de asistencia en tierra.

#### *Clarificar las normas de subcontratación*

Si bien la subcontratación permite a los agentes de asistencia aumentar la flexibilidad necesaria en ciertas ocasiones, la subcontratación y la subcontratación en cascada también pueden originar limitaciones de capacidad y tener efectos negativos en la seguridad.

Por consiguiente, la propuesta contiene normas claras en materia de subcontratación que permiten a los agentes de asistencia subcontratar, pero que limitan dicha práctica por los aeropuertos y las compañías aéreas que ejercen la autoasistencia a situaciones de fuerza mayor y prohíben la subcontratación en cascada.

#### *Función de la entidad gestora del aeropuerto en la coordinación de servicios en tierra*

La crisis a la que se enfrentó el transporte aéreo el año pasado debido a condiciones climáticas extremas pone de manifiesto la necesidad de mejorar la coordinación de las operaciones en tierra en los aeropuertos. De hecho, algunos aeropuertos mostraron un bajo nivel de resistencia ante la crisis, así como deficiencias en relación con la prestación de servicios de asistencia en tierra. Los problemas en un aeropuerto tienen graves repercusiones en la red global, por lo que es más importante aún mejorar el nivel de resistencia ante situaciones de crisis.

La entidad gestora del aeropuerto debe ser responsable de la coordinación adecuada de la prestación de dichos servicios en su aeropuerto. Por otra parte, en los grandes aeropuertos, que son particularmente importantes para la red de transporte aéreo europea, la entidad gestora del aeropuerto debe garantizar que estas operaciones se coordinan a través de la toma de decisiones en colaboración (MDM) y de un plan de emergencia apropiado.

#### *Responsabilidad de los operadores aeroportuarios en materia de requisitos mínimos de calidad de las actividades de asistencia en tierra, definida mediante un acto delegado*

La calidad deficiente de un agente de asistencia en tierra puede perturbar el sistema aeroportuario en detrimento de todos los participantes en la industria del transporte aéreo. La ausencia de normas mínimas de calidad comunes para todos los agentes de asistencia en tierra de un aeropuerto fue invocada por los interesados como una deficiencia de la Directiva actual.

La propuesta propugna el establecimiento de normas mínimas de calidad de los servicios de asistencia en tierra, que deberán cumplir todos los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia.

#### *Obligaciones de notificación del funcionamiento de los servicios de asistencia en tierra, definidas mediante un acto delegado*

La disponibilidad de datos suficientes, independientes y centralizados sobre el funcionamiento de los servicios de asistencia en tierra facilitarán la adopción de medidas apropiadas en el futuro. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia deberán informar del funcionamiento de sus servicios de asistencia.

#### *Formación mínima obligatoria del personal*

Al tratarse de un sector con gran intensidad de mano de obra, la formación continua del personal tiene una fuerte repercusión en la calidad del servicio. Por el contrario, un personal poco formado aumenta el riesgo de servicios de baja calidad y puede afectar a la seguridad y la protección de los servicios de asistencia en tierra. La propuesta introduce unos requisitos mínimos de formación de todos los agentes de asistencia y compañías aéreas que practiquen la autoasistencia a fin de garantizar la seguridad y protección de las operaciones y unas condiciones competitivas equitativas a los operadores.

*Posibilidad de que los Estados miembros impongan la obligación de asumir personal con las mismas condiciones en caso de licitación*

Siguiendo la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea<sup>11</sup>, actualmente se observa una cierta ambigüedad en lo que respecta a las medidas que los Estados miembros están autorizados a adoptar cuando cambie el agente de asistencia en tierra para servicios de acceso restringido.

La renovación de personal en el sector de los servicios de asistencia es elevada y parece deberse en parte a la Directiva. Los agentes de asistencia seleccionados mediante una licitación para prestar servicios de acceso restringido solo están autorizados a operar por un período limitado. Por consiguiente, el sistema de licitación parece fomentar la renovación del personal. La discontinuidad del personal puede tener un efecto negativo en la calidad de los servicios de asistencia. Por ello, conviene aclarar las normas sobre traspaso de personal más allá de la aplicación de la Directiva 2001/23/CE sobre traspasos de empresas y permitir a los Estados miembros garantizar condiciones de empleo y laborales adecuadas.

### **3.2. Base jurídica**

La propuesta se basa en el artículo 100 del TFUE.

### **3.3. Principio de subsidiariedad**

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que la propuesta no es competencia exclusiva de la UE.

Los Estados miembros no pueden alcanzar por sí mismos los objetivos de la propuesta debido a que las compañías aéreas operan en un mercado único de la aviación mientras que los agentes de asistencia también operan en un mercado internacional o europeo. El marco de los servicios de asistencia en tierra no puede establecerse a un nivel inferior a un reglamento. Toda acción individual adoptada a nivel de un Estado miembro es susceptible de perjudicar el funcionamiento del mercado interior.

La actuación comunitaria facilita la consecución de los objetivos de la propuesta. Las normas europeas sobre los servicios de asistencia en tierra son un acompañamiento esencial de la legislación europea relativa al mercado interior de la aviación, dado que un sistema transparente y no discriminatorio para la prestación de servicios de asistencia es esencial para la prestación de dichos servicios eficientes y de elevada calidad, que desempeñan un papel clave en la cadena del transporte aéreo.

---

<sup>11</sup> Sentencia de 9 de diciembre de 2004 en el asunto C-460/02, Comisión/Italia. Sentencia de 14 de julio de 2005 en el asunto C-386/03, Comisión/Alemania.

Por tanto, la propuesta cumple el principio de subsidiariedad.

### **3.4. Principio de proporcionalidad**

La propuesta cumple el principio de proporcionalidad. Las cargas adicionales impuestas a los agentes económicos y a las autoridades nacionales se limitan a lo necesario para promover la eficiencia y la calidad global de los servicios de asistencia en tierra. Si bien la propuesta implica costes substanciales, debidos principalmente a la mejora de la gestión de las infraestructuras centralizadas, la separación jurídica de los aeropuertos, y las obligaciones de notificación, se espera que dichos costes se vean compensados por los considerables beneficios obtenidos en términos económicos y de mejora de la calidad.

### **3.5. Instrumento elegido**

El instrumento propuesto es un reglamento. Otros instrumentos no serían adecuados. Considerando la nueva necesidad de normas mínimas de calidad armonizadas en los aeropuertos para aplicar el enfoque puerta a puerta y continuar la armonización de las condiciones de acceso al mercado a fin de velar por una competencia más justa, la flexibilidad que ofrecía la elección de la Directiva de 1996 ya no es suficiente.

El instrumento jurídico debe ser de aplicación general.

Un reglamento satisface la necesidad de armonización de los mercados de asistencia en tierra a nivel de la UE, que era uno de los problemas detectados. Gran parte de las dificultades del marco jurídico actual están relacionadas con la aplicación divergente entre Estados miembros.

Por consiguiente, el instrumento jurídico más apropiado es un reglamento, dado que las otras opciones no serían suficiente para alcanzar los objetivos perseguidos.

## **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La propuesta no tiene incidencia en el presupuesto de la UE.

## **5. ELEMENTOS FACULTATIVOS**

### **5.1. Derogación de disposiciones legales vigentes**

La adopción de la propuesta implica la derogación de la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.

### **5.2. Espacio Económico Europeo**

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo al mismo.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**relativo a los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Unión y por el que se deroga la Directiva 96/67/CE del Consejo**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 100, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>12</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>13</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad<sup>14</sup> establece una apertura progresiva de dicho mercado.
- (2) Los aeropuertos y los servicios de asistencia en tierra son cruciales para el buen funcionamiento del transporte aéreo y desempeñan una función esencial en la cadena de la aviación. Los servicios en tierra incluyen todas las actividades relacionadas con la aviación realizadas en tierra y destinadas a las compañías aéreas en los aeropuertos.
- (3) La declaración adoptada en la Cumbre sobre aviación celebrada en Brujas en octubre de 2010, reconoció la necesidad de reformar las normas de la Unión a fin de promover la competitividad de todos los eslabones de la cadena del transporte aéreo (tales como aeropuertos, transportistas de carga y otros proveedores de servicios).

---

<sup>12</sup> DO C ... de ..., p. .

<sup>13</sup> DO C ... de ..., p. .

<sup>14</sup> DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

- (4) El Libro Blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte»<sup>15</sup> señala la importancia crucial de mejorar el acceso al mercado y la prestación de servicios de calidad para la calidad de vida de los ciudadanos y como acción esencial para instaurar un espacio único europeo de transporte.
- (5) La apertura gradual del mercado de servicios de asistencia en tierra y el establecimiento de requisitos armonizados para la prestación de servicios de asistencia en tierra pueden mejorar la eficiencia y la calidad global de estos servicios tanto para las compañías aéreas como para pasajeros y transportistas de carga, mejorando así la calidad de las operaciones aeroportuarias.
- (6) Teniendo en cuenta la nueva necesidad de disponer de normas mínimas de calidad armonizadas en los aeropuertos que permitan aplicar el enfoque puerta a puerta para la consecución del Cielo Único Europeo, así como la conveniencia de profundizar en la armonización con objeto de obtener el máximo provecho de los beneficios de la apertura gradual del mercado de servicios de asistencia en tierra en términos de aumento de la calidad y la eficiencia de estos servicios, conviene sustituir por un Reglamento la Directiva 96/67/CE.
- (7) El libre acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra es coherente con el funcionamiento eficiente de los aeropuertos de la Unión, siempre que se establezcan las salvaguardas pertinentes. Este acceso debe realizarse de manera gradual y adaptada a las necesidades del sector.
- (8) La apertura gradual del mercado en virtud de la Directiva 96/67/CE ya ha producido resultados positivos desde el punto de vista de la mejora de la eficiencia y la calidad. Por consiguiente, conviene seguir avanzando en esta dirección.
- (9) Conviene autorizar el ejercicio de la autoasistencia a todos los usuarios de aeropuerto. Al mismo tiempo, es necesario disponer de una definición clara y restrictiva de la autoasistencia con el fin de evitar posibles abusos y efectos negativos en el mercado de asistencia a terceros.
- (10) En el caso de determinadas categorías de servicios, el acceso al mercado puede tropezar con limitaciones por motivos de seguridad, protección, capacidad y espacio disponible. Así pues, debe ser posible limitar el número de agentes autorizados para prestar dichas servicios de asistencia.
- (11) En determinados casos, las limitaciones arriba mencionadas pueden alcanzar una intensidad tal que resulte justificada la imposición de restricciones de acceso al mercado o del ejercicio de la autoasistencia, siempre que dichas restricciones sean pertinentes, objetivas, transparentes y no discriminatorias. En tales casos, conviene autorizar a los Estados miembros a solicitar excepciones a las disposiciones del presente Reglamento.
- (12) Esas excepciones deben tener por objeto permitir a las autoridades aeroportuarias poner remedio a estas limitaciones o, cuando menos, atenuarlas, y estar sujetas a la aprobación de la Comisión.

---

<sup>15</sup> COM(2011) 144 final.

- (13) La existencia de una competencia efectiva y leal exige que, en caso de limitación del número de agentes de asistencia, estos sean elegidos mediante un procedimiento de licitación abierto, transparente e imparcial. Los detalles de tal procedimiento deberán especificarse posteriormente.
- (14) Conviene consultar a los usuarios de aeropuerto en el momento de seleccionar a los agentes de asistencia, dado que son los primeros interesados en la calidad y el precio de los servicios de asistencia.
- (15) Conviene, por consiguiente, organizar la representación y la consulta de los usuarios, y, en particular, su participación en la selección de los agentes de asistencia autorizados.
- (16) En el contexto de la selección de los agentes de asistencia de un aeropuerto, debe ser posible extender la obligación de servicio público a otros aeropuertos de la misma región geográfica del Estado miembro de que se trate, en determinadas circunstancias y condiciones específicas.
- (17) Existe cierta ambigüedad en lo que atañe a la cuestión de si los Estados miembros pueden obligar a asumir el personal a raíz de un cambio de agente de asistencia en tierra para servicios de acceso restringido. La discontinuidad del personal puede tener un efecto negativo en la calidad de estos servicios. Por consiguiente, cabe clarificar las normas relativas a la asunción de personal más allá de la aplicación de la Directiva 2001/23/CE sobre los traspasos de empresas y permitir a los Estados miembros garantizar condiciones de empleo y laborales adecuadas.
- (18) A fin de velar por el buen funcionamiento de las operaciones de transporte aéreo en los aeropuertos, garantizar la seguridad y la protección en las instalaciones aeroportuarias, proteger el medio ambiente y asegurar el cumplimiento de las disposiciones y normas sociales aplicables, la prestación de servicios de asistencia en tierra debe estar sujeta a la obtención de una autorización adecuada. Dado que la mayoría de los Estados miembros tienen sistemas de autorización en materia de prestación de servicios de asistencia en tierra que difieren ampliamente entre sí, conviene establecer un sistema de autorización armonizado.
- (19) La concesión de dicha autorización debe estar sujeta al cumplimiento de condiciones mínimas, con el fin de garantizar que todos los proveedores de servicios y los usuarios que practican la autoasistencia poseen la solidez económica suficiente, las condiciones necesarias de honorabilidad, la cobertura de seguro adecuada y un buen conocimiento de las operaciones de asistencia y del entorno aeroportuario, así como para velar por la existencia de condiciones de competencia equitativas.
- (20) El acceso abierto a las infraestructuras centralizadas del aeropuerto y un marco jurídico claro que defina tales infraestructuras es esencial para prestar servicios de asistencia en tierra eficaces. No obstante, conviene autorizar el cobro de una tasa de acceso a las infraestructuras centralizadas.
- (21) Dichas tasas no deben ser discriminatorias y deben calcularse de manera transparente. Además, no deben exceder de lo necesario para cubrir los costes ocasionados por la utilización de las infraestructuras centralizadas e incluir un rendimiento razonable del activo.

- (22) Conviene que la entidad gestora del aeropuerto y/o cualquier otra entidad gestora de las infraestructuras centralizadas del aeropuerto consulten con regularidad a los usuarios de aeropuerto acerca de la definición de las infraestructuras y el nivel de las tasas.
- (23) La entidad gestora del aeropuerto también puede prestar servicios de asistencia en tierra. Al mismo tiempo, teniendo en cuenta que dicha entidad puede ejercer mediante sus decisiones una influencia considerable en la competencia entre agentes de asistencia, conviene requerir a los aeropuertos que incluyan los servicios de asistencia en tierra en una entidad jurídica separada de la entidad que gestiona las infraestructuras.
- (24) A fin de permitir a los aeropuertos llevar a cabo la gestión de las infraestructuras, garantizar la seguridad y la protección en las instalaciones aeroportuarias y asegurar la flexibilidad de los servicios de asistencia, incluso en situaciones de crisis, la entidad gestora del aeropuerto debe ser responsable de la coordinación adecuada de las actividades de asistencia en tierra del aeropuerto. La entidad gestora del aeropuerto debe informar sobre la coordinación de las actividades de asistencia en tierra a la Comisión de Evaluación del Rendimiento, perteneciente a Eurocontrol, con vistas a obtener los mejores resultados.
- (25) La entidad gestora del aeropuerto, una autoridad pública o cualquier otra entidad que controle el aeropuerto debe asimismo tener la capacidad de dictar las normas necesarias para el buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias.
- (26) Conviene definir las normas mínimas de calidad que deben respetar obligatoriamente los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practiquen la autoasistencia, a fin de garantizar la calidad global del servicio y de establecer condiciones de competencia homogéneas entre los proveedores.
- (27) A fin de mejorar los resultados de toda la cadena de la aviación y de aplicar el enfoque «puerta a puerta», los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practiquen la autoasistencia deben informar a la Comisión de sus resultados.
- (28) Al tratarse de un sector con gran intensidad de mano de obra, el desarrollo y la formación continua del personal tienen una fuerte repercusión en la calidad de los servicios. Por consiguiente, conviene establecer requisitos mínimos de formación para garantizar la calidad de las operaciones en materia de fiabilidad, flexibilidad, seguridad y protección, y crear condiciones de competencia homogéneas entre los proveedores.
- (29) La subcontratación aumenta la flexibilidad de los agentes de asistencia en tierra. No obstante, junto con la subcontratación en escala, puede también traer consigo limitaciones de capacidad y tener efectos negativos en materia de seguridad y protección. Por lo tanto, conviene limitar esta práctica y precisar las normas que la rigen.
- (30) Los derechos reconocidos por la presente Directiva solo deben aplicarse a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practiquen la autoasistencia originarios de terceros países en condiciones de estricta reciprocidad. En ausencia de reciprocidad, la

Comisión debe estar habilitada para decidir que uno o varios Estados miembros suspendan estos derechos en relación con estos proveedores o usuarios.

- (31) Los Estados miembros deben conservar la facultad de garantizar un nivel adecuado de protección social para el personal de las empresas que prestan servicios de asistencia en tierra.
- (32) A fin de garantizar a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia la aplicación de requisitos armonizados en materia de seguros, conviene delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en lo que respecta a los requisitos en materia de seguros para los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practican la autoasistencia. Con objeto de velar por la existencia de requisitos armonizados y debidamente actualizados en lo que respecta a las normas mínimas de calidad de los servicios de asistencia en tierra y a las obligaciones de información impuestas a los agentes de asistencia y a los usuarios que practican la autoasistencia, conviene delegar a la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado en lo que respecta a las especificaciones de las normas mínimas de calidad para los servicios de asistencia en tierra y a las especificaciones relativas al contenido y la difusión de los informes que deben presentar los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practican la autoasistencia. Es particularmente importante que la Comisión lleve a cabo consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, en particular, con la participación de expertos y del Comité de diálogo social sectorial específico establecido por la Decisión 98/500/CE.
- (33) La Comisión, al preparar y elaborar actos delegados, debe garantizar una transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (34) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión<sup>16</sup>.
- (35) Conviene utilizar el procedimiento consultivo para la adopción de decisiones de ejecución que concedan excepciones relativas al grado de apertura del mercado de servicios de asistencia en tierra para terceros y compañías aéreas que practiquen la autoasistencia, dado que estos actos solo tienen un alcance limitado.
- (36) El procedimiento consultivo debe también utilizarse para la adopción de decisiones de ejecución sobre la extensión, por un Estado miembro, de una obligación de servicio público a un aeropuerto insular, dado que estos actos solo tienen un alcance limitado.
- (37) Conviene utilizar el procedimiento de examen para la adopción de decisiones de ejecución relativas a la suspensión total o parcial del derecho de acceso al mercado de

---

<sup>16</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.



la asistencia en tierra en el territorio de un Estado miembro para los agentes de asistencia en tierra y los usuarios de un tercer país.

- (38) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la aplicación más homogénea de la legislación de la Unión en relación con los servicios de asistencia en tierra, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros debido al carácter internacional del transporte aéreo y, por consiguiente, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar este objetivo.
- (39) La Declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar convenida el 18 de septiembre de 2006 en Córdoba con motivo de la primera reunión ministerial del Foro de Diálogo sobre Gibraltar sustituirá la Declaración Conjunta sobre el Aeropuerto de Gibraltar hecha en Londres el 2 de diciembre de 1987, y su aplicación plena se entenderá como el cumplimiento de la Declaración de 1987.
- (40) En consecuencia, debe derogarse la Directiva 96/67/CE.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## **Capítulo I - Ámbito de aplicación y definiciones**

### *Artículo 1 Ámbito de aplicación*

El presente Reglamento se aplicará a todo aeropuerto situado en el territorio de un Estado miembro, sujeto al Tratado y abierto al tráfico comercial.

La aplicación del presente Reglamento al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte en relación con el litigio acerca de la soberanía sobre el territorio en que está situado el aeropuerto.

### *Artículo 2 Definiciones*

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- (a) «aeropuerto»: todo terreno especialmente acondicionado para el aterrizaje, el despegue y las maniobras de aeronaves, con las instalaciones anexas que pueda tener para las necesidades del tráfico y el servicio de aeronaves, así como las instalaciones necesarias para asistir a los servicios aéreos comerciales;
- (b) «entidad gestora»: la entidad que, conjuntamente o no con otras actividades y en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tenga por misión la administración y la gestión de las infraestructuras aeroportuarias y la coordinación y

control de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto de que se trate;

- (c) «usuario de un aeropuerto»: toda persona física o jurídica que transporte por vía aérea viajeros, correo o carga, con origen en ese aeropuerto o con destino al mismo;
- (d) «asistencia en tierra»: los servicios prestados a un usuario en un aeropuerto tal como se establecen en el anexo;
- (e) «autoasistencia en tierra»: situación en la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios; a efectos del presente Reglamento los usuarios de aeropuerto no se considerarán entre ellos como terceros cuando:
  - uno de ellos tenga una participación mayoritaria en el otro, o
  - una misma entidad tenga una participación mayoritaria en cada uno de ellos;
- (f) «agente de asistencia en tierra»: toda persona física o jurídica que preste a terceros una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra;
- (g) «infraestructuras centralizadas»: las instalaciones específicas de un aeropuerto que no pueden, por razones técnicas, medioambientales, de coste o de capacidad, subdividirse o multiplicarse, y cuya disponibilidad es esencial par la ejecución de los servicios de asistencia en tierra;
- (h) «subcontratación»: la celebración, por un agente de asistencia en tierra en calidad de contratista principal, o excepcionalmente por un usuario que practique la autoasistencia, de un contrato con un tercero denominado «subcontratista», en virtud del cual el subcontratista está obligado a ejecutar una varias categorías (o subcategorías) de servicios de asistencia en tierra;
- (i) «autorización»: la autorización, concedida por la autoridad competente a una empresa, para prestar servicios de asistencia en tierra de conformidad con las condiciones que en ella se indican;
- (j) «autoridad de supervisión independiente»: la autoridad contemplada en el artículo 11 de la Directiva 2009/12/CE.

## **Capítulo II — Requisitos previos generales**

### *Artículo 3*

#### *Entidad gestora de un aeropuerto*

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

2. Asimismo, a efectos de la aplicación del presente Reglamento, cuando solo se haya establecido una entidad gestora única para varios aeropuertos, cada uno de ellos se considerará por separado.

*Artículo 4*  
*Comité de usuarios*

1. Cada uno de los aeropuertos considerados establecerá un comité compuesto por representantes de los usuarios o de las organizaciones representativas de los usuarios, denominado «Comité de usuarios».
2. Todo usuario tendrá derecho a participar en los trabajos de dicho Comité o, a su elección, a estar representado en él por una organización designada al efecto. No obstante, si está representado por dicha organización, esta no prestará servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto en cuestión.
3. El Comité de usuarios elaborará su propio reglamento interno y, en particular, sus normas de votación.

Las normas de votación incluirán disposiciones específicas sobre cómo evitar todo conflicto de intereses en el Comité de usuarios que resulte de la presencia de usuarios que presten servicios de asistencia en el aeropuerto considerado. En concreto, cuando se consulte al Comité de usuarios en el marco del procedimiento de selección de conformidad con los artículos 8 y 9, los usuarios que soliciten la autorización para prestar uno o más servicios de asistencia en tierra a terceros no tendrán derecho de voto.

4. La ponderación de los votos en el Comité de usuarios se efectuará de manera que:
  - (a) con independencia de cual sea el volumen de tráfico anual del usuario del aeropuerto, sus derechos de voto no sean superiores al 49% del total de los votos como máximo;
  - (b) los derechos de voto de los usuarios que practiquen la autoasistencia no excedan de una tercera parte de los votos.
5. La entidad gestora del aeropuerto asumirá las funciones de secretaría del Comité de usuarios.

Si la entidad gestora del aeropuerto no desea hacerse cargo de la secretaría o si el Comité de usuarios no lo acepta, la entidad gestora del aeropuerto designará otra entidad que deberá ser aceptada por el Comité de usuarios. La secretaría del Comité de usuarios conservará y mantendrá la lista de usuarios o de sus representantes que formen parte del Comité de usuarios.

6. La secretaría del Comité de usuarios conservará las actas de las reuniones del Comité de usuarios. Estas actas reflejarán fielmente las opiniones y los resultados de las votaciones de las reuniones.

## Capítulo III — Apertura del mercado de asistencia en tierra

### SECCIÓN 1 AUTOASISTENCIA

#### *Artículo 5* *Autoasistencia*

Todos los usuarios de aeropuerto podrán ejercer la autoasistencia.

### SECCIÓN 2 ASISTENCIA A TERCEROS

#### *Artículo 6* *Asistencia a terceros*

1. Los agentes de asistencia en tierra tendrán libre acceso al mercado de servicios de asistencia en tierra a terceros en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de viajeros o a 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores.
2. En el caso de los aeropuertos contemplados en el apartado 1, los Estados miembros podrán limitar el número de agentes de asistencia autorizados para prestar las siguientes categorías de servicios de asistencia:
  - (a) la asistencia de equipajes;
  - (b) la asistencia de operaciones en pista;
  - (c) la asistencia de combustible y lubricante;
  - (d) la asistencia de carga y correo en lo que respecta a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito.

No obstante, los Estados miembros no podrán limitar este número a menos de dos agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia en tierra o, en el caso de los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, a menos de tres agentes de asistencia para cada categoría de servicios de asistencia.

3. En los aeropuertos en los que el número de agentes de asistencia esté limitado a dos o más de conformidad con el apartado 2 del presente artículo, o con el artículo 14, apartado 1, letras a) y c), al menos uno de los agentes autorizados no deberá estar directamente o indirectamente controlado:
  - (a) por la entidad gestora del aeropuerto,

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

El control resultará de los derechos, contratos u otros medios que, por sí mismos o en conjunto, y teniendo en cuenta las circunstancias de hecho y de derecho, confieren la posibilidad de ejercer una influencia decisiva sobre el agente de acuerdo con la interpretación del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

4. Cuando limiten el número de agentes autorizados en aplicación del apartado 2, los Estados miembros no podrán impedir que todo usuario de un aeropuerto, sea cual sea la parte de éste que se le haya asignado, se beneficie, para cada categoría de servicios de asistencia en tierra sujeta a limitaciones, de una elección efectiva, en las condiciones fijadas en los apartados 2 y 3, por lo menos entre:
  - dos agentes de asistencia en tierra, o
  - tres agentes de asistencia para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores.
5. Cuando un aeropuerto alcance uno de los umbrales de transporte de carga a que se refiere el presente artículo pero sin alcanzar el umbral correspondiente de transporte de pasajeros, las disposiciones de la presente Directiva no se aplicarán en lo que se refiere a las categorías de servicios de asistencia en tierra reservados únicamente a los pasajeros.
6. Los aeropuertos cuyo tráfico anual haya sido igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante el menos tres años consecutivos y cuyo tráfico anual no alcance posteriormente el umbral mínimo de 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga, mantendrán su mercado abierto a agentes de asistencia a terceros durante al menos los tres años siguientes a aquel en que no se alcanzó el umbral mínimo.
7. Los aeropuertos cuyo tráfico anual haya sido igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante el menos tres años consecutivos y cuyo tráfico anual no alcance posteriormente el umbral mínimo de 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga, mantendrán su mercado abierto a agentes de asistencia a terceros durante al menos los tres años siguientes a aquel en que no se alcanzó el umbral mínimo.

#### *Artículo 7*

##### *Selección de los agentes de asistencia*

1. Los agentes autorizados a prestar servicios de asistencia en tierra en un aeropuerto cuando su número esté limitado en los casos previstos en el artículo 6 o en el

artículo 14, serán elegidos mediante un procedimiento de licitación abierto, transparente e imparcial.

2. La autoridad adjudicadora será:
  - (a) la entidad gestora del aeropuerto, siempre que:
    - no preste servicios similares de asistencia en tierra,
    - no controle directa ni indirectamente ninguna empresa que preste tales servicios, y
    - no tenga ninguna participación en empresas de este tipo;
  - (b) en todos los demás casos, una autoridad competente independiente de la entidad gestora del aeropuerto.
3. El Comité de usuarios no tendrá acceso a las candidaturas de los solicitantes en ninguna fase del procedimiento de selección. La entidad gestora del aeropuerto no tendrá acceso a las candidaturas de los solicitantes en ninguna fase del procedimiento de selección, si no es la autoridad adjudicadora.
4. Tras informar a la Comisión, el Estado miembro podrá establecer en el pliego de condiciones la obligación de servicio público que deberán cumplir los agentes de asistencia en los aeropuertos situados en regiones periféricas o en regiones en desarrollo que formen parte de su territorio, en los casos en que dichos agentes no deseen prestar sus servicios sin ayuda pública (es decir, derechos exclusivos o pagos compensatorios), pero dichos aeropuertos tengan una importancia primordial en materia de accesibilidad para dicho Estado miembro. Esta disposición se entenderá sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales de la UE.
5. El anuncio de licitación se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
6. La autoridad adjudicadora llevará a cabo la selección de los agentes en dos fases:
  - (a) un procedimiento de calificación para examinar la idoneidad de los solicitantes; y
  - (b) un procedimiento de adjudicación para seleccionar al agente o agentes autorizados.

#### *Artículo 8* *Procedimiento de calificación*

1. En el procedimiento de calificación, la autoridad adjudicadora comprobará el cumplimiento de una serie de criterios mínimos por los solicitantes. La autoridad adjudicadora establecerá estos criterios mínimos tras consultar al Comité de usuarios y a la entidad gestora del aeropuerto, si esta última es distinta de la autoridad adjudicadora.
2. Los criterios mínimos incluirán lo siguiente:

- (a) la autorización válida del solicitante expedida de conformidad con el capítulo IV sobre los procedimientos de autorización;
  - (b) la demostración del solicitante de su capacidad y su compromiso por escrito en materia de aplicación de las disposiciones pertinentes, en particular, la legislación laboral y los convenios colectivos aplicables y las normas de conducta y los requisitos de calidad del aeropuerto.
3. La autoridad adjudicadora elaborará una lista restringida de los candidatos que cumplan los criterios del procedimiento de calificación.

*Artículo 9*  
*Procedimiento de adjudicación*

1. En el procedimiento de adjudicación, la autoridad adjudicadora seleccionará a un agente de entre la lista restringida de candidatos y le concederá la autorización tras consultar al Comité de usuarios y a la entidad gestora del aeropuerto, si esta última es distinta de la autoridad adjudicadora.
2. La selección del agente de asistencia al que se otorgará la autorización se realizará cotejando las candidaturas de los solicitantes con una lista de criterios de adjudicación. Estos criterios deberán ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. La autoridad adjudicadora establecerá estos criterios mínimos tras consultar al Comité de usuarios y a la entidad gestora del aeropuerto, si esta última es distinta de la autoridad adjudicadora.
3. Los criterios de adjudicación evaluarán:
  - (a) la coherencia y la verosimilitud del plan empresarial con arreglo al cálculo de los costes;
  - (b) el nivel de calidad de las operaciones evaluado con arreglo a un programa de vuelos representativo que incluya, en su caso, la utilización eficaz de personal y de equipo, la última aceptación de equipaje y de carga, los plazos de entrega de equipaje y de carga y los tiempos máximos establecidos para las operaciones en tierra;
  - (c) la adecuación de los recursos materiales en términos de disponibilidad de equipo y comportamiento medioambiental de los equipos;
  - (d) la adecuación de los recursos humanos en términos de experiencia de los trabajadores y de pertinencia del programa de formación/cualificación;
  - (e) la calidad de las tecnologías de la información y la comunicación;
  - (f) la calidad de la planificación organizativa;
  - (g) las repercusiones medioambientales.
4. La ponderación relativa de los criterios de adjudicación figurarán en la convocatoria de licitación y en los documentos pertinentes. Se aplicará a cada criterio de

adjudicación una banda de puntos, cuya diferencia máxima deberá ser adecuada. La autoridad adjudicadora podrá fijar un número mínimo de puntos que deberá alcanzar el candidato seleccionado en relación con determinados criterios de adjudicación específicos. El establecimiento de un número mínimo de puntos no será discriminatorio y se hará constar claramente en la convocatoria y en los documentos pertinentes. La autoridad adjudicadora no podrá eliminar ninguno de los criterios de adjudicación, añadir otros o subdividir los establecidos inicialmente en la convocatoria.

5. La autorización para prestar servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto considerado se concederá al solicitante que haya obtenido el mayor número de puntos y haya alcanzado el número mínimo de puntos exigido para ciertos criterios específicos.
6. Los usuarios que soliciten prestar asistencia a terceros o que practiquen la autoasistencia no serán consultados en el procedimiento de adjudicación.
7. La autoridad adjudicadora garantizará que la decisión de adjudicación y las razones de dicha decisión se hagan públicas.

#### *Artículo 10*

##### *Período de selección y cese de actividad*

1. Los agentes de asistencia estarán autorizados por un período mínimo de siete años y un período máximo de diez años, salvo en el caso de excepciones para la apertura de la autoasistencia y la asistencia a terceros tal como se contempla en el artículo 14, apartado 1. En la convocatoria figurará claramente el período exacto en el que los agentes están autorizados y la fecha de inicio de las operaciones.
2. El agente de asistencia comenzará a prestar sus servicios en el plazo de un mes a partir de la fecha de inicio indicada en el anuncio de licitación. A petición del agente de asistencia y previa consulta al Comité de usuarios, la autoridad adjudicadora podrá prorrogar dicho período por un máximo de seis meses. Una vez transcurrido dicho plazo, la autorización dejará de ser válida.
3. La autoridad adjudicadora podrá adelantar el final del período de autorización y velará por que todo agente seleccionado como resultado de una nueva licitación esté autorizado a comenzar sus operaciones el día siguiente al último día del período de autorización del agente seleccionado anteriormente.
4. Cuando un agente de asistencia cese en su actividad antes de que expire el período para el que ha sido autorizado, se procederá a su sustitución por el procedimiento descrito en los artículos 7, 8, 9 y en el presente artículo. El agente de asistencia que cese su actividad deberá informar a la autoridad adjudicadora de su intención con la antelación suficiente y al menos seis meses antes de abandonar el aeropuerto. Podrán aplicarse sanciones financieras al agente de asistencia que no haya informado a la autoridad adjudicadora con la antelación suficiente, salvo que pueda demostrar razones de fuerza mayor.
5. Cuando un agente de asistencia cese en su actividad antes de que expire el período para el que ha sido autorizado y no informe a la autoridad adjudicadora con la



suficiente antelación antes de abandonar el aeropuerto para que esta pueda seleccionar a un nuevo agente, con el resultado de que se produzca un monopolio temporal en relación con ciertos servicios de asistencia en dicho aeropuerto, el Estado miembro podrá autorizar a un agente para que preste los servicios de asistencia en tierra en dicho aeropuerto por un período limitado de tiempo que no podrá exceder de diez meses, sin tener que recurrir al procedimiento de selección establecido en los artículos 7, 8 y 9 y en el presente artículo.

Si el Estado miembro no pudiera encontrar un agente de asistencia para este período limitado de tiempo, regulará los precios del monopolio temporal hasta que un nuevo agente de asistencia comience a prestar sus servicios en el aeropuerto.

6. La autoridad adjudicadora informará al Comité de usuarios y, en su caso, a la entidad gestora del aeropuerto de las decisiones adoptadas de conformidad con los artículos 7, 8 y 9, y con el presente artículo.
7. Los artículos 7, 8 y 9, así como las disposiciones del presente artículo, no se aplicarán a la concesión de contratos públicos y concesiones, que se rigen por otras disposiciones de la legislación de la Unión.

#### *Artículo 11*

##### *Entidad gestora del aeropuerto como agente de asistencia*

1. Cuando el número de agentes de asistencia esté limitado en virtud del apartado 2 del artículo 6, la entidad gestora podrá prestar por sí misma servicios de asistencia en tierra sin someterse al procedimiento de selección previsto en los artículos 7 a 10. Del mismo modo, podrá, sin seguir dicho procedimiento, autorizar a una empresa a prestar servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto considerado:
  - (a) si controla directa o indirectamente dicha empresa,
  - (b) si dicha empresa controla directa o indirectamente a la entidad gestora.
2. Cuando una entidad gestora del aeropuerto que preste servicios de asistencia en tierra de conformidad con el apartado 1 deje de cumplir las condiciones establecidas en dicho apartado, el agente de asistencia podrá continuar prestando sus servicios durante un período de cinco años sin estar sujeto al procedimiento de selección previsto en los artículos 7 a 10. Al finalizar el período de cinco años, el agente de asistencia informará a la autoridad adjudicadora con la suficiente antelación y al menos seis meses antes de que expire dicho período. Podrán aplicarse sanciones financieras al agente de asistencia que no haya informado a la autoridad adjudicadora con la antelación suficiente, salvo que pueda demostrar razones de fuerza mayor. Si el agente de asistencia cesa su actividad antes de que finalice el período de cinco años, se aplicará lo dispuesto en el artículo 10, apartados 4 y 5.

## *Artículo 12*

### *Mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspaso de personal para servicios sujetos a restricciones de acceso al mercado*

1. El presente artículo solo será aplicable a los servicios de asistencia en tierra para los que el Estado miembro haya limitado el número de agentes de asistencia de conformidad con el artículo 6 o 14.
2. Cuando, a raíz del procedimiento de selección establecido en los artículos 7 a 10, un agente de asistencia mencionado en el apartado 1 pierda su autorización para prestar dichos servicios, el Estado miembro podrá requerir al agente o agentes de asistencia que posteriormente presten dichos servicios que garanticen al personal que hasta entonces prestaba dichos servicios el mantenimiento de los derechos que les habrían correspondido si se hubiera tratado de un traspaso en el sentido de la Directiva 2001/23/CE del Consejo<sup>17</sup>.
3. Los Estados miembros limitarán el requisito establecido en el apartado 2 a los empleados del agente anterior participantes en la prestación de los servicios para los que el agente anterior ha perdido la autorización, y que acepten voluntariamente ser asumidos por el nuevo o nuevos agentes.
4. Los Estados miembros limitarán el requisito establecido en el apartado 2 de manera que sea proporcional al volumen de actividad efectivamente traspasado al otro u otros agentes.
5. Cuando un Estado miembro imponga el requisito contemplado en el apartado 2, la documentación del procedimiento de licitación establecido en los artículos 7 a 10 incluirá la lista del personal afectado, así como información acerca de los derechos contractuales de los empleados y las condiciones que permitan establecer la vinculación de los empleados con los servicios en cuestión.
6. Cuando un agente de asistencia deje de prestar servicios de asistencia a un usuario de aeropuerto, que constituyan una parte significativa de las actividades de asistencia de dicho agente en casos no cubiertos por el apartado 2, o cuando un usuario que practique la autoasistencia decida cesar la autoasistencia, los Estados miembros podrán requerir al agente de asistencia o al usuario de aeropuerto que practique la autoasistencia que posteriormente preste estos servicios, que conceda a los empleados que habían sido contratados para prestar dichos servicios los derechos que les habrían correspondido si se hubiera tratado de un traspaso en el sentido de la Directiva 2001/23/CE.
7. Los Estados miembros limitarán el requisito establecido en el apartado 6 a los empleados del agente de asistencia anterior que participen en la prestación de servicios de asistencia que ha dejado de prestar el agente de asistencia, que voluntariamente acepten ser asumidos por el nuevo agente de asistencia o usuario de aeropuerto que practique la autoasistencia.

---

<sup>17</sup> Directiva 2001/23/CE del Consejo, de 12 de marzo de 2001, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros relativas al mantenimiento de los derechos de los trabajadores en caso de traspasos de empresas, de centros de actividad o de partes de empresas o de centros de actividad (DO L 82 de 22.3.2001), p. 16.

8. Los Estados miembros limitarán el requisito establecido en el apartado 6 a los empleados del usuario de aeropuerto que practique la autoasistencia, que participen en la prestación de servicios respecto de los cuales el usuario de aeropuerto ha dejado de practicar la autoasistencia, que voluntariamente acepten ser asumidos por el nuevo agente de asistencia o usuario de aeropuerto que practique la autoasistencia.
9. Los Estados miembros limitarán el requisito establecido en el apartado 6 de manera que sea proporcional al volumen de actividad efectivamente traspasado al nuevo agente de asistencia o usuario de aeropuerto que practique la autoasistencia.
10. Los Estados miembros podrán confiar a los interlocutores sociales al nivel apropiado, la tarea de definir, por medio de acuerdo, las modalidades prácticas de aplicación del presente artículo.
11. Los Estados miembros informarán a la Comisión de las medidas adoptadas de conformidad con el presente artículo.

*Artículo 13*  
*Aeropuertos insulares*

En el contexto de la selección de los agentes de asistencia de un aeropuerto, contemplada en los artículos 7 a 10, el Estado miembro podrá extender la obligación de servicio público a otros aeropuertos de dicho Estado miembro siempre que:

- (a) los aeropuertos estén situados en islas de la misma región geográfica, y
- (b) cada uno de ellos tenga un volumen de tráfico aéreo no inferior a los 100 000 pasajeros al año, y
- (c) esta extensión sea aprobada por la Comisión.

La decisión de aprobar la extensión constituye un acto de ejecución que será adoptado de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 43, apartado 2. Esta disposición se entenderá sin perjuicio de las normas sobre ayudas estatales de la UE.

**SECCIÓN 3 EXCEPCIONES PARA LA AUTOASISTENCIA Y LA ASISTENCIA A  
TERCEROS**

*Artículo 14*  
*Excepciones*

1. Cuando haya en un aeropuerto limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible, en particular, en función de la aglomeración y del índice de utilización de las superficies, que hagan imposible la apertura al mercado o el ejercicio de autoasistencia en el grado que establece el presente Reglamento, el Estado miembro de que se trate podrá decidir:
  - (a) limitar el número de agentes de asistencia para una o varias categorías de servicios distintas de las contempladas en el artículo 6, apartado 2, en todo el

aeropuerto o en parte de él, con arreglo al cual se aplicará lo dispuesto en el artículo 6, apartado 3;

- (b) reservar a un solo agente una o varias de las categorías de servicios de asistencia en tierra contempladas en el artículo 6, apartado 2, para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga;
- (c) limitar a uno o dos agentes una o varias de las categorías de servicios de asistencia en tierra contempladas en el artículo 6, apartado 2, para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga, y en el caso de limitación a dos agentes será de aplicación el artículo 6, apartado 3;
- (d) reservar el ejercicio de la autoasistencia a que hace referencia el artículo 5 a un número limitado de usuarios, siempre que dichos usuarios sean seleccionados en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

2. Las excepciones a que se refiere el apartado 1 deberán:

- (a) precisar la categoría o categorías de servicios para las que se concede la excepción y las limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible que la justifiquen;
- (b) ir acompañada de un plan de medidas apropiadas encaminado a superar tales limitaciones.

3. Las excepciones no deberán:

- (a) provocar distorsiones de la competencia entre agentes de asistencia y/o usuarios que practiquen la autoasistencia;
- (b) tener mayor extensión que la necesaria.

4. Los Estados miembros notificarán a la Comisión toda excepción que tengan intención de conceder en virtud del apartado 1, así como los motivos que la justifiquen, al menos seis meses antes de su entrada en vigor.

5. Una vez recibidas, la Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* un resumen de las decisiones de excepción que le sean notificadas e invitará a las partes interesadas a manifestarse.

6. La Comisión estudiará detenidamente las decisiones de excepción presentadas por los Estados miembros. Para ello, la Comisión llevará a cabo un análisis detallado de la situación, así como un estudio de las medidas notificadas por los Estados miembros a fin de comprobar la existencia de las limitaciones alegadas y la imposibilidad de apertura del mercado o de ejercicio de la autoasistencia en el grado previsto por el presente Reglamento.

7. Tras dicho examen, y tras consultar al Estado miembro, la Comisión podrá aprobar la decisión del Estado miembro u oponerse a la misma si estima que las limitaciones

alegadas no han sido comprobadas o no son tan graves como para justificar una excepción. Tras consultar al Estado miembro, la Comisión podrá asimismo exigir al Estado miembro que modifique el alcance de la excepción o que la limite a las partes del aeropuerto o del sistema aeroportuario en que se hayan comprobado tales limitaciones.

8. La Comisión adoptará una decisión en un plazo máximo de seis meses a partir de la notificación por el Estado miembro y será publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
9. Las decisiones de ejecución contempladas en los apartados 7 y 8 del presente artículo se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 43, apartado 2.
10. La duración de las excepciones concedidas por los Estados miembros en aplicación del apartado 1 no podrá ser superior a tres años, salvo en el caso de las concedidas en virtud del apartado 1, letras b) y c). A más tardar seis meses antes de finalizar dicho período, la solicitud de excepción será objeto de una nueva decisión del Estado miembro, que se someterá también al procedimiento previsto en el presente artículo.
11. Las excepciones concedidas por los Estados miembros en virtud del apartado 1, letras b) y c), no podrán tener una duración superior a dos años. No obstante, los Estados miembros podrán solicitar, de acuerdo con los criterios expuestos en el apartado 1, que este período se prolongue una sola vez por dos años más. La Comisión adoptará una decisión en relación con dicha petición. La decisión de ejecución se adoptará de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 43, apartado 2.

#### *Artículo 15*

##### *Consulta a los agentes de servicios de asistencia en tierra y a los usuarios*

La entidad gestora del aeropuerto organizará un procedimiento de consulta sobre la aplicación del presente Reglamento entre ella misma, el Comité de usuarios y las empresas que prestan servicios de asistencia en tierra. Esta consulta se referirá, en particular, a los precios de los servicios que hayan sido objeto de una excepción concedida en aplicación del artículo 14, apartado 1, letras b) y c), y a la organización de la prestación de estos servicios. La consulta tendrá lugar al menos una vez al año. La entidad gestora del aeropuerto mantendrá un registro de dicha reunión que se enviará a la Comisión cuando esta lo solicite.

## **Capítulo IV — Procedimientos de autorización**

#### *Artículo 16*

##### *Obligación de obtener una autorización apropiada reconocida en todos los Estados miembros de la UE*

1. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos tres años consecutivos, no se permitirá a ninguna empresa prestar servicios de asistencia en tierra, bien como agente de

asistencia o como usuario que practique la autoasistencia, a menos que haya obtenido la autorización apropiada. Las empresas que cumplan los requisitos del presente capítulo tendrán derecho a obtener una autorización.

2. Los Estados miembros designarán una autoridad competente (autoridad competente para la concesión de la autorización) que será independiente de la entidad gestora del aeropuerto y que se encargará de expedir las autorizaciones para prestar servicios de asistencia en tierra.
3. La autoridad competente para conceder la autorización no expedirá autorizaciones ni las mantendrá vigentes cuando no se cumplan los requisitos del presente capítulo.

### *Artículo 17*

#### *Condiciones de concesión de la autorización*

1. La autoridad competente para la concesión de la autorización de un Estado miembro concederá una autorización a las empresas siempre que estas:
  - (a) estén establecidas y registradas en un Estado miembro;
  - (b) su estructura empresarial permita a la autoridad competente para la concesión de la autorización aplicar las disposiciones del presente capítulo;
  - (c) cumplan las condiciones financieras especificadas en el artículo 18;
  - (d) cumplan lo dispuesto en materia de honorabilidad tal como se contempla en el artículo 19;
  - (e) cumplan lo dispuesto sobre cualificación del personal tal como se contempla en el artículo 20;
  - (f) cumplan los requisitos relativos al manual de operaciones tal como se contempla en el artículo 21;
  - (g) cumplan los requisitos de seguro tal como se contempla en el artículo 22.
2. El apartado 1, letras a), c) y d), no se aplicará a los usuarios que practiquen la autoasistencia que no presten servicios de asistencia en tierra a terceros. Los usuarios que han obtenido una autorización para practicar la autoasistencia no podrán prestar servicios de asistencia a terceros sobre la base de esta autorización.
3. La empresa que solicite una autorización o ya la haya obtenido deberá cumplir las disposiciones nacionales relativas a la protección social, la protección medioambiental y la seguridad aeroportuaria de todos los Estados miembros en los que lleve a cabo su actividad.

*Artículo 18*  
*Condiciones financieras de concesión de la autorización*

1. La empresa que solicite una autorización no podrá encontrarse en situación de insolvencia o similar o quiebra.
2. La autoridad competente para la concesión de la autorización evaluará con rigor si la empresa que solicita una autorización puede demostrar que:
  - (a) puede hacer frente en cualquier momento a las obligaciones que haya contraído o pueda contraer, determinadas con arreglo a criterios realistas, durante un período de 24 meses desde el inicio de las operaciones; y
  - (b) puede hacer frente a sus gastos fijos y de funcionamiento derivados de actividades incluidas en su plan de negocio y calculados con arreglo a criterios realistas, durante un período de tres meses desde el inicio de las operaciones, sin tener en cuenta los ingresos procedentes de estas últimas.
3. A fines de la evaluación contemplada en el apartado 2, cada solicitante presentará sus cuentas auditadas de los dos ejercicios financieros anteriores.
4. A efectos de la evaluación a que se refiere el apartado 2, toda empresa solicitante deberá presentar un plan de negocio que abarque, como mínimo, los tres primeros años de explotación. En el plan de negocio deberán figurar asimismo los vínculos financieros entre el solicitante y cualesquiera otras actividades de carácter comercial en las que este participe, bien de forma directa o bien a través de empresas conexas. El solicitante facilitará asimismo toda la información pertinente y, en particular, los datos siguientes:
  - (a) una previsión de balance, con la cuenta de pérdidas y ganancias para los tres años siguientes;
  - (b) el movimiento de tesorería previsto y los planes de liquidez para los tres primeros años de explotación;
  - (c) detalle de la financiación de la compra o el arrendamiento de equipo, incluidas las estipulaciones contractuales si se trata de un contrato de arrendamiento.

*Artículo 19*  
*Prueba de honorabilidad*

1. La empresa que solicite una autorización deberá presentar la prueba del pago de impuestos y cotizaciones a la seguridad social del ejercicio más reciente, en relación con los Estados miembros donde lleve a cabo una actividad o, en el caso de que no realice ninguna actividad en la Unión, en relación con su país de origen.
2. Asimismo, deberá presentar la prueba de la honorabilidad de las personas que dirigirán de manera continua y efectiva las operaciones de la empresa o de que no se les ha declarado en quiebra. La autoridad competente para la concesión de la autorización aceptará como prueba suficiente para los nacionales de los Estados miembros la presentación de documentos que demuestren el cumplimiento de los

requisitos, expedidos por las autoridades competentes del Estado miembro en el que la empresa esté establecida y registrada, o por el Estado miembro en el que la persona tenga su residencia permanente.

3. Cuando el Estado miembro en el que la empresa esté establecida o registrada o el Estado miembro en el que la persona tenga su residencia permanente no expida los documentos mencionados en el apartado 2, estos serán sustituidos por una declaración jurada, o en aquellos Estados miembros en los que no existan disposiciones que contemplen declaraciones juradas, una declaración solemne hecha por el interesado ante una autoridad administrativa o judicial competente o, cuando proceda, un notario u organismo profesional cualificado del Estado miembro en el que la empresa esté establecida o registrada o del Estado miembro en el que la persona tenga su residencia permanente. Dicha autoridad, notario u organismo profesional cualificado expedirá un certificado en el que se dé fe de la declaración jurada o de la declaración solemne.

#### *Artículo 20* *Cualificación del personal*

La empresa que solicite una autorización demostrará que sus empleados poseen la cualificación, experiencia profesional y tiempo de servicio necesarios para la realización de la actividad considerada.

#### *Artículo 21* *Manual de operaciones*

La empresa que solicite una autorización elaborará un manual de operaciones para las actividades correspondientes que contenga la siguiente información:

- (a) organigrama, personal de gestión, descripción de funciones y tareas, responsabilidad;
- (b) capacidad de operar de manera segura en un contexto aeroportuario;
- (c) política en materia de equipos;
- (d) requisitos de cualificación del personal, así como los requisitos y el plan de formación correspondientes;
- (e) procedimientos de gestión de la seguridad y la calidad;
- (f) procedimientos de asistencia normalizados, en particular, coordinación con usuarios y entidades gestoras del aeropuerto, coordinación de actividades y procedimientos de asistencia específicos en relación con clientes determinados;
- (g) respuesta ante emergencias;
- (h) procedimientos de gestión de la seguridad.



*Artículo 22*  
*Requisitos de seguro*

1. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia en la Unión deberán estar asegurados respecto a su responsabilidad específica en materia de asistencia en tierra por los daños causados en el territorio de un Estado miembro para los cuales exista un derecho a indemnización.
2. La Comisión estará facultada para especificar otros detalles en relación con los requisitos de seguro y los importes mínimos mediante un acto delegado de conformidad con el artículo 42.

*Artículo 23*  
*Validez de la autorización*

1. La autorización tendrá una validez de cinco años.
2. La autorización será válida para las categorías y/o subcategorías que se especifiquen en la autorización.
3. El agente de asistencia deberá poder demostrar, en cualquier momento en que se lo solicite la autoridad competente para la concesión de la autorización, que cumple todos los requisitos del presente capítulo.
4. La autoridad competente para la concesión de la autorización comprobará detenidamente el cumplimiento de los requisitos del presente capítulo. En cualquier caso, examinará su cumplimiento en los siguientes casos:
  - (a) cuando se sospeche que pueda haber algún problema; o
  - (b) a petición de la autoridad competente para la concesión de la autorización de otro Estado miembro; o
  - (c) a solicitud de la Comisión.
5. La autorización deberá volver a presentarse para su renovación cuando la empresa de asistencia en tierra:
  - (a) no haya iniciado sus operaciones transcurridos doce meses desde la concesión de una autorización; o
  - (b) haya interrumpido sus operaciones durante más de doce meses.
6. La empresa de asistencia en tierra notificará a la autoridad competente para la concesión de la autorización:
  - (a) con la debida antelación toda modificación importante de la dimensión de sus actividades;
  - (b) en caso de que se incoe un procedimiento de insolvencia en relación con la empresa.

*Artículo 24*  
*Revocación de la autorización*

1. La autoridad competente para la concesión de la autorización podrá revocar la autorización en todo momento si el agente de asistencia en tierra o el usuario que practique la autoasistencia no cumple los criterios enunciados en el presente capítulo por motivos que le sean imputables. Los motivos de la revocación se comunicarán al agente de asistencia o al usuario que practique la autoasistencia y a las autoridades competentes para la concesión de la autorización de los otros Estados miembros.
2. La autoridad competente para la concesión de la autorización revocará la autorización si el agente de asistencia facilita, deliberadamente o por inadvertencia, datos falsos sobre algún punto importante.

*Artículo 25*  
*Decisiones de autorización*

1. La autoridad competente para la concesión de la autorización deberá resolver sobre la solicitud lo antes posible y, a más tardar en el plazo de dos meses desde la presentación de toda la información necesaria, teniendo en cuenta todos los elementos disponibles. La decisión será comunicada al solicitante y a las autoridades competentes para la concesión de la autorización de los otros Estados miembros. En caso de denegación deberán indicarse las razones de la misma.
2. La autorización solo podrá denegarse o retirarse si el agente de asistencia en tierra o el usuario que practique la autoasistencia no cumple los criterios enunciados en el presente capítulo por motivos que le sean imputables.
3. La autoridad competente para la concesión de la autorización hará públicos los procedimientos de concesión y revocación de las autorizaciones e informará de ello a la Comisión.

*Artículo 26*  
*Reconocimiento mutuo de las autorizaciones*

La autorización expedida en un Estado miembro de conformidad con el presente capítulo permitirá al operador prestar servicios de asistencia en tierra, bien en calidad de agente de asistencia o en calidad de usuario que practique la autoasistencia, en todos los Estados miembros, sujeto a las condiciones establecidas en la autorización y sin perjuicio de las limitaciones de acceso al mercado con arreglo a los artículos 6 y 14.

## Capítulo V — Obligación de las entidades gestoras del aeropuerto y de las infraestructuras centralizadas

### *Artículo 27*

#### *Acceso a las infraestructuras centralizadas y a las instalaciones*

1. El presente artículo solo será aplicable a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores.
2. La entidad gestora del aeropuerto publicará la lista de las infraestructuras centralizadas del aeropuerto.
3. La gestión de las infraestructuras centralizadas podrá reservarse a la entidad gestora del aeropuerto o a otra entidad, que podrán exigir que los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia utilicen obligatoriamente dichas infraestructuras. La gestión de dichas infraestructuras se llevará a cabo de manera transparente, objetiva y no discriminatoria.
4. La entidad gestora del aeropuerto, o en su caso la autoridad pública o cualquier otra entidad que controle a la entidad gestora del aeropuerto, decidirá las infraestructuras que deban estar centralizadas con arreglo a criterios objetivos y previa consulta al Comité de usuarios y a las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto. La entidad gestora del aeropuerto, o en su caso la autoridad pública o cualquier otra entidad que controle a la entidad gestora del aeropuerto, garantizará que todas las infraestructuras o instalaciones incluidas en la definición de «infraestructuras centralizadas» sean designadas como tal, y que dicha infraestructura o instalación satisface los requisitos establecidos en el presente capítulo.
5. Cuando el Comité de usuarios no esté de acuerdo con la decisión de la entidad gestora del aeropuerto acerca de la conveniencia de centralizar una infraestructura o del alcance de la centralización, podrá pedir a la autoridad de supervisión independiente del Estado miembro considerado que decida si la infraestructura debe centralizarse y en qué medida.
6. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia tendrán libre acceso a las infraestructuras aeroportuarias, las infraestructuras centralizadas y las instalaciones del aeropuerto en la medida necesaria para permitirles llevar a cabo sus actividades. La entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas o, en su caso, la autoridad pública o cualquier otra entidad que controle la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas podrán imponer condiciones de acceso que deberán ser pertinentes, objetivas, transparentes y no discriminatorias.
7. Los espacios disponibles del aeropuerto para la asistencia en tierra se distribuirán entre los diferentes agentes de asistencia en tierra y entre los distintos usuarios que practiquen la autoasistencia, incluidos los nuevos, en la medida necesaria para el

ejercicio de sus derechos y para permitir una competencia efectiva y leal, en función de normas y criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

8. Cuando una decisión sobre el alcance de las infraestructuras centralizadas se lleve ante la autoridad de supervisión independiente de conformidad con el apartado 5 del presente artículo, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE.

### *Artículo 28*

#### *Tasas relativas a las infraestructuras centralizadas y a las instalaciones*

1. El presente artículo solo será aplicable a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores.
2. Cuando la utilización de las infraestructuras centralizadas o de las instalaciones del aeropuerto esté sujeta al pago de tasas, la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas garantizará que el nivel de las tasas se establece con arreglo a criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.
3. La entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas tendrá derecho al reembolso de los costes y a obtener un rendimiento razonable de los activos resultantes de las tasas cobradas. Las tasas constituirán la contrapartida por la prestación de un servicio.
4. Las tasas contempladas en el apartado 1 se establecerán a nivel del aeropuerto individual previa consulta al Comité de usuarios y con las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto. La entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas facilitará anualmente al Comité de usuarios y a las empresas que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto información sobre los elementos que servirán de base para determinar el nivel de las tasas. Dicha información deberá contener, como mínimo:
  - (a) una lista de los diferentes servicios e infraestructuras facilitados en contraprestación de la tasa aplicada;
  - (b) la metodología utilizada para la determinación de las tasas;
  - (c) la estructura global de los costes relacionados con las instalaciones y los servicios que se prevé cubrir con las tasas;
  - (d) los ingresos obtenidos de las tasas, el coste total de los servicios cubiertos por estas y el rendimiento de los activos;
  - (e) todos los detalles de la financiación procedente de autoridades públicas para las instalaciones y los servicios relacionados con las tasas;
  - (f) los resultados previstos de todas las inversiones importantes propuestas, en términos de sus efectos en la capacidad del aeropuerto.

5. La entidad gestora del aeropuerto publicará el nivel de las tasas, con una lista detallada de los servicios prestados, a fin de demostrar que las tasas cobradas por la facilitación de las infraestructuras centralizadas, del espacio destinado a la asistencia en tierra y de los servicios esenciales relacionados con la prestación de servicios de asistencia en tierra se destinan exclusivamente a recuperar la totalidad o parte de los costes relacionados. En su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas comunicará el nivel de las tasas, con inclusión de una lista detallada de los servicios prestados, a la entidad gestora del aeropuerto.
6. Cuando el Comité de usuarios no esté de acuerdo con la tasa fijada por la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas, podrá pedir a la autoridad de supervisión independiente del Estado miembro considerado que decida el nivel de la tasa.
7. Cuando una decisión sobre los niveles de las tasas se lleve ante la autoridad de supervisión independiente de conformidad con el apartado 6 del presente artículo, se aplicará el procedimiento establecido en el artículo 6 de la Directiva 2009/12/CE.

*Artículo 29*  
*Separación jurídica*

1. En los aeropuertos cuyo volumen de tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, la entidad gestora del aeropuerto o la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas que preste servicios a terceros creará una entidad jurídica separada para la prestación de servicios de asistencia en tierra.

Esta entidad será independiente en lo que respecta a su forma jurídica, su organización y su proceso de toma de decisiones, de cualquier otra entidad que se ocupe de la gestión de las infraestructuras del aeropuerto, cuando la entidad gestora del aeropuerto preste servicios de asistencia a terceros, y de cualquier otra entidad que se ocupe de las infraestructuras centralizadas, cuando la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas preste servicios de asistencia en tierra a terceros.

2. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o inferior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, las personas responsables de la gestión de la infraestructura del aeropuerto o de la gestión de las infraestructuras centralizadas no podrán participar directa o indirectamente en las estructuras empresariales de la entidad independiente que preste servicios de asistencia en tierra.
3. La entidad jurídica que preste servicios de asistencia en tierra contemplada en el apartado 1 no podrá recibir subvenciones cruzadas procedentes de actividades aeronáuticas relacionadas con la gestión de la infraestructura del aeropuerto cuando la entidad gestora del aeropuerto preste servicios de asistencia en tierra, o de actividades aeronáuticas relacionadas con la gestión de las infraestructuras centralizadas cuando la entidad gestora de estas preste servicios de asistencia en tierra que permitirían a la entidad jurídica que preste servicios de asistencia en tierra reducir los precios de sus servicios de asistencia a terceros.

4. A efectos del presente artículo, por «actividades aeronáuticas» de una entidad gestora del aeropuerto se entenderá toda actividad que dicha entidad lleve a cabo en su aeropuerto respectivo que esté relacionada con la prestación de servicios o infraestructuras a usuarios, agentes de asistencia en tierra en su actividad de transporte aéreo o pasajeros que utilicen el aeropuerto, tales como la percepción de tasas aeroportuarias, asignación de infraestructuras e instalaciones y medidas de seguridad y de protección en el aeropuerto. Las actividades diferentes de las aeronáuticas incluyen las actividades inmobiliarias y las actividades de sectores distintos del transporte aéreo.
5. Al final de cada ejercicio financiero un auditor independiente comprobará la situación y declarará públicamente que dicha financiación cruzada no ha tenido lugar. Cuando la entidad jurídica que preste servicios de asistencia en tierra obtenga financiación cruzada procedente de actividades distintas de las aeronáuticas, la entidad gestora de la infraestructura del aeropuerto o la entidad gestora de las infraestructuras centralizadas demostrará que ello se ajusta a lo dispuesto en el apartado 3.

## **Capítulo VI — Coordinación de actividades y calidad**

### *Artículo 30*

#### *Función de la entidad gestora del aeropuerto en la coordinación de servicios de asistencia en tierra*

1. La entidad gestora del aeropuerto será responsable de la coordinación adecuada de las actividades de asistencia en tierra en su aeropuerto. Como coordinador en tierra, la entidad gestora del aeropuerto garantizará que las operaciones de los agentes de asistencia y de los usuarios que practiquen la autoasistencia cumplen las normas de conducta del aeropuerto tal como se contempla en el artículo 31.
2. Además, para los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos tres años consecutivos:
  - (a) las operaciones de los agentes de asistencia y de los usuarios que practiquen la autoasistencia cumplirán las normas mínimas de calidad contempladas en el artículo 32;
  - (b) la entidad gestora del aeropuerto velará por la coordinación de las operaciones de los agentes de asistencia y de los usuarios que practiquen la autoasistencia a través de la toma de decisiones en colaboración y de un plan de emergencia apropiado.
3. Las disposiciones del presente artículo se entenderán sin perjuicio de las normas de competencia de la UE.
4. La entidad gestora del aeropuerto presentará un informe anual sobre la aplicación de las medidas previstas en el apartado 2 a la Comisión de Evaluación del Rendimiento, perteneciente a Eurocontrol. La Comisión de Evaluación del Rendimiento presentará un informe consolidado a la Comisión.

5. La entidad gestora del aeropuerto informará a la autoridad nacional competente para la concesión de autorizaciones de cualquier problema que pueda surgir en relación con los agentes de asistencia o los usuarios que practiquen la autoasistencia en su aeropuerto.

*Artículo 31*  
*Normas de conducta*

1. A efectos del presente artículo, por «normas de conducta» se entenderá todas las normas establecidas por la entidad gestora del aeropuerto, una autoridad pública o cualquier otra entidad que controle el aeropuerto, con miras al buen funcionamiento de este.
2. La entidad gestora del aeropuerto, una autoridad pública o cualquier otra entidad que controle el aeropuerto podrá establecer normas de conducta.
3. Dichas normas deberán respetar los principios siguientes:
  - (a) deberán aplicarse de forma no discriminatoria a los distintos agentes de asistencia en tierra y usuarios;
  - (b) deberán guardar relación con el objetivo perseguido;
  - (c) no deberán dar lugar en la práctica a que el acceso al mercado o el ejercicio de la autoasistencia se vean reducidos a un nivel inferior al previsto en el presente Reglamento.
4. El Estado miembro podrá, si procede a petición de la entidad gestora:
  - (a) prohibir a un agente de asistencia o usuario que practique la autoasistencia que ejecute su prestación, si el agente o el usuario incumplen las normas de conducta;
  - (b) imponer a los agentes que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto que participen de manera equitativa y no discriminatoria en la ejecución de las obligaciones de servicio público previstas por las disposiciones legales o reglamentarias nacionales y, en especial, la de asegurar la continuidad del servicio.

*Artículo 32*  
*Normas mínimas de calidad*

1. A efectos del presente artículo, por «normas mínimas de calidad» se entenderá el nivel mínimo de calidad fijado para los servicios de asistencia en tierra.
2. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores, la entidad gestora del aeropuerto o, en su caso, la autoridad pública o cualquier otra entidad que controle el aeropuerto establecerá normas mínimas de calidad de los servicios de asistencia en tierra.

3. Los agentes de asistencia y los usuarios de aeropuerto respetarán estas normas mínimas de calidad. Además, los usuarios de aeropuerto y los agentes de asistencia respetarán estas normas en sus relaciones contractuales.
4. Las normas mínimas de calidad cubrirán los siguientes ámbitos: resultados operativos, formación, información y asistencia a los pasajeros, en particular, con arreglo al Reglamento (CE) nº 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>18</sup> y al Reglamento (CE) nº 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>19</sup>, MDL, seguridad, protección, medidas de emergencia y medio ambiente.
5. Las normas mínimas de calidad deberán ser equitativas, transparentes, no discriminatorias y se entenderán sin perjuicio de la legislación aplicable de la Unión, en particular, los Reglamentos (CE) nº 261/2004 y (CE) nº 1107/2006. Asimismo, deberán ser coherentes, proporcionales y pertinentes en relación con la calidad de las operaciones aeroportuarias. A este respecto, se tendrá debidamente en cuenta la calidad de las aduanas, la seguridad del aeropuerto y los procedimientos de inmigración.
6. Las normas mínimas de calidad cumplirán las especificaciones establecidas por la Comisión. La Comisión estará facultada para adoptar estas especificaciones mediante actos delegados de conformidad con el artículo 42.
7. La entidad gestora del aeropuerto establecerá estas normas previa consulta al Comité de usuarios y a los agentes de servicios de asistencia en tierra.

### *Artículo 33*

#### *Obligaciones de notificación del funcionamiento de los servicios de asistencia en tierra*

1. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos tres años consecutivos, los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia deberán informar del funcionamiento de sus actividades a la Comisión.
2. La Comisión estará facultada para adoptar especificaciones detalladas en relación con el contenido y la difusión de las obligaciones de notificación, mediante un acto delegado de conformidad con el artículo 42.

### *Artículo 34*

#### *Formación*

1. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia garantizarán que todos sus empleados que participan en la prestación de servicios de asistencia en tierra, incluido el personal de dirección y supervisión, asisten con regularidad a las acciones de formación específicas que les permitan desempeñar las tareas que les han sido asignadas.

---

<sup>18</sup> DO L 46 de 17.2.2004, p. 1.

<sup>19</sup> DO L 204 de 26.7.2006, p. 1.



2. Todos los empleados que intervengan en la prestación de servicios de asistencia en tierra asistirán como mínimo a dos jornadas de formación adecuada a las tareas que tenga asignadas. Todos los empleados participarán en las acciones de formación pertinentes cada vez que cambien de tareas o les sea asignada una nueva tarea.
3. La formación pertinente para la prestación de servicios de asistencia en tierra abarcará los siguientes ámbitos:
  - (a) la seguridad, en particular, el control de la seguridad, la seguridad de las operaciones, la seguridad del equipo y la seguridad de la gestión de las amenazas;
  - (b) las mercancías peligrosas;
  - (c) la protección de la zona de operaciones, en particular, filosofía de la protección, normativa en materia de protección, riesgos, factores humanos, marcado y señalización de la zona de operaciones, situaciones de emergencia, prevención de daños causados por objetos extraños (conocidos como F.O.D. por sus siglas en inglés), protección personal, accidentes, incidentes y cuasi accidentes y supervisión de la protección de la zona de operaciones;
  - (d) la formación de los conductores de la zona de operaciones, en particular, responsabilidades y procedimientos generales (procedimientos para el caso de visibilidad reducida), equipo del vehículo, normas del aeropuerto y configuración de las zonas de tráfico y maniobras;
  - (e) operaciones y gestión del equipo de apoyo en tierra (*ground support equipment* - GSE), en particular, el mantenimiento y las operaciones GSE;
  - (f) control de la carga, en particular, peso general y equilibrio de la capacidad de carga y sensibilización, limitaciones de carga estructurales de la aeronave, unidades de carga, acomodamiento de la carga a granel, lista de carga, cuadros y gráficos de balances, informe de instrucciones de carga (*loading instructions report* -LIR), y control de carga de mercancías peligrosas;
  - (g) formación funcional en materia de asistencia de pasajeros, en particular, formación sobre el puente de embarque de pasajeros y asistencia e información a los pasajeros de conformidad con los Reglamentos (CE) nº 261/2004 y (CE) nº 1107/2006;
  - (h) formación funcional para la asistencia de equipajes;
  - (i) formación en materia de asistencia y carga de la aeronave;
  - (j) operaciones de desplazamiento en tierra de la aeronave, en particular, funcionamiento de equipos, procedimientos de conexión y desconexión de los elementos de equipo aeronáutico, señales manuales de desplazamiento en tierra de la aeronave, operaciones de guiado y asistencia al movimiento en tierra de la aeronave;
  - (k) asistencia de carga y correo, en particular, prohibiciones y restricciones aplicables al comercio de mercancías;

- (l) formación en materia de coordinación de las operaciones de carga y descarga;
  - (m) medio ambiente, en particular, control y gestión de vertidos y eliminación de residuos;
  - (n) medidas de emergencia y gestión de contingencias;
  - (o) sistemas de notificación;
  - (p) control de calidad de servicios de gestión externa.
4. Todos los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia informarán anualmente del cumplimiento de sus obligaciones de formación a la entidad gestora del aeropuerto.

*Artículo 35*  
*Subcontratación*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 2, 3 y 4, los agentes de asistencia podrán llevar a cabo la subcontratación.
2. Los usuarios que practiquen la autoasistencia podrán subcontratar servicios de asistencia en tierra únicamente cuando se encuentren temporalmente incapacitados para practicar la autoasistencia por motivos de fuerza mayor.
3. Los subcontratistas no podrán subcontratar los servicios de asistencia en tierra.
4. Los agentes de asistencia contemplados en el artículo 11, apartado 1, no podrán subcontratar servicios de asistencia en tierra excepto en caso de encontrarse temporalmente incapacitados para prestar dichos servicios por motivos de fuerza mayor.
5. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas velarán por que estos cumplan con las obligaciones impuestas a los agentes de asistencia en virtud del presente Reglamento.
6. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia que recurran a uno o varios subcontratistas comunicarán a la entidad gestora del aeropuerto el nombre y las actividades de los subcontratistas considerados.
7. Cuando un agente de asistencia solicite una autorización para prestar servicios de asistencia en tierra de conformidad con el procedimiento de selección establecido en el artículo 7, deberá indicar el número, las actividades y los nombres de los subcontratistas a los que tiene intención de recurrir.

## Capítulo VII — Relaciones internacionales

### Artículo 36

#### *Relaciones con terceros países*

1. Sin perjuicio de los compromisos internacionales de la Unión, la Comisión, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 43, apartado 3, podrá decidir que uno o varios Estados miembros adopten medidas, incluida la suspensión total o parcial del derecho de acceso al mercado de asistencia en tierra dentro de su territorio, respecto de los agentes de asistencia y usuarios que practiquen la autoasistencia del tercer país considerado, con miras a remediar la conducta discriminatoria del tercer país cuando se considere que dicho tercer país, en relación con el acceso al mercado de la asistencia en tierra o de la autoasistencia:
  - (a) no otorga de *iure* o de facto a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia de un Estado miembro un trato comparable al que dispensa el Estado miembro a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia de dicho tercer país en sus aeropuertos, o
  - (b) otorga de *iure* o de facto a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia de un Estado miembro un trato menos favorable al que dispensa a sus propios agentes de asistencia y usuarios que practican la autoasistencia; o
  - (c) otorga a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de otros terceros países que practican la autoasistencia un trato más favorable que el que dispensa a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practican la autoasistencia de un Estado miembro.
2. Los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia de un tercer país serán una persona física o jurídica establecida de conformidad con la legislación de dicho tercer país y deberán encontrarse en posesión de una oficina registrada, administración central o centro de actividad principal en el territorio de dicho tercer país.
3. La Unión y/o los Estados miembros se asegurarán de que, en lo que respecta a los derechos de acceso al mercado de terceros países, no haya un trato discriminatorio entre los usuarios de la Unión que presten servicios de asistencia en tierra a terceros y otros agentes de asistencia de la Unión.

## Capítulo VIII — Obligaciones en materia de seguimiento y notificación

### *Artículo 37*

#### *Obligaciones de notificación de los Estados miembros*

1. A más tardar el 1 de julio de cada año, los Estados miembros enviarán a la Comisión la lista de aeropuertos sujetos al menos a una de las limitaciones de acceso al mercado de asistencia en tierra establecidas en el artículo 6, apartado 2, o en el artículo 14.
2. A más tardar el 1 de julio de cada año, los Estados miembros enviarán a la Comisión la lista de agentes de asistencia y usuarios que practiquen la autoasistencia autorizados por el Estado miembro de conformidad con el capítulo IV sobre procedimientos de autorización.

### *Artículo 38*

#### *Publicación de las listas de aeropuertos*

Antes de finalizar el año, la Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea la siguiente información:

- (a) la lista de los aeropuertos de la Unión cuyo tráfico anual sea igual o superior a 5 millones de pasajeros o 100 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores;
- (b) la lista de los aeropuertos de la Unión cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50 000 toneladas de carga durante al menos los tres años anteriores;
- (c) la lista de los aeropuertos de la Unión abiertos al tráfico comercial;
- (d) la lista de los aeropuertos sujetos a limitaciones de conformidad con el artículo 6, apartado 2, o con el artículo 14;
- (e) la lista de agentes de asistencia y usuarios que practican la autoasistencia autorizados de conformidad con el capítulo IV sobre procedimientos de autorización.

### *Artículo 39*

#### *Informe de evaluación y notificación*

1. La Comisión enviará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento a más tardar 5 años después de su fecha de aplicación. El informe incluirá, en particular, todo efecto significativo en la calidad de los servicios de asistencia en tierra y en las condiciones de empleo y laborales. Asimismo, incluirá los siguientes indicadores y criterios fundamentales en relación con una muestra de aeropuertos:

- (a) número medio de agentes de asistencia de los aeropuertos de la Unión, para las 11 categorías de servicios;
  - (b) número de usuarios que practican la autoasistencia en cada aeropuerto de la Unión, para las 11 categorías de servicios;
  - (c) número de aeropuertos en los que está limitado el número de agentes de asistencia y alcance de la limitación;
  - (d) número de empresas en poder de una autorización de un Estado miembro que operan en otro Estado miembro;
  - (e) opinión de las partes interesadas sobre el sistema de autorización (criterios de autorización, cuestiones de aplicación, precios, etc.);
  - (f) número total de agentes de asistencia y usuarios que practican la autoasistencia que operan en la Unión;
  - (g) sistema de gestión y de fijación de precios de las infraestructuras centralizadas de cada aeropuerto;
  - (h) cuota de mercado de la entidad gestora del aeropuerto en el sector de servicios en tierra en cada aeropuerto, para las 11 categorías de servicios;
  - (i) cuota de mercado de los usuarios que prestan asistencia a terceros en cada aeropuerto, para todas las categorías de servicios;
  - (j) accidentes en materia de protección relacionados con servicios de asistencia en tierra;
  - (k) opinión de las partes interesadas sobre la calidad de los servicios de asistencia en tierra de los aeropuertos en términos de competencia del personal, medio ambiente, seguridad, y coordinación de las actividades (MDL, medidas de emergencia, formación en materia aeroportuaria, subcontratación);
  - (l) normas mínimas de calidad de las empresas de asistencia;
  - (m) medidas de formación;
  - (n) traspaso de personal y sus efectos en la protección de los trabajadores;
  - (o) empleo y condiciones de trabajo en el sector de la asistencia en tierra.
2. La Comisión y los Estados miembros cooperarán en la recopilación de información con miras a la elaboración del informe contemplado en el apartado 1.
3. Sobre la base de este informe, la Comisión podrá decidir si es necesario realizar una revisión del presente Reglamento.

## Capítulo IX – Protección social

### *Artículo 40* *Protección social*

Sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del presente Reglamento y respetando las demás disposiciones del Derecho de la Unión, los Estados miembros podrán tomar las medidas necesarias para garantizar la protección de los derechos de los trabajadores.

## Capítulo X — Recurso contra decisiones o medidas individuales

### *Artículo 41* *Derecho de recurso*

1. Los Estados miembros o, si procede, las entidades gestoras del aeropuerto velarán por que todas las partes que justifiquen un interés legítimo dispongan de derecho de recurso contra las decisiones o medidas individuales adoptadas en aplicación del artículo 6, apartado 2, (asistencia a terceros), los artículos 7 a 10 (procedimiento de selección), el artículo 13 (aeropuertos insulares), los artículos 23 y 24 (decisiones de autorización), el artículo 27 (acceso a las infraestructuras centralizadas e instalaciones), el artículo 28 (tasas relativas a la utilización de infraestructuras centralizadas e instalaciones), el artículo 31 (normas de conducta), y el artículo 32 (normas mínimas de calidad).
2. Dicho recurso podrá interponerse ante un órgano jurisdiccional nacional o ante una autoridad pública distinta de la entidad gestora del aeropuerto de que se trate y, en su caso, independiente de la autoridad pública que controle a esta última. En los casos especificados en el presente Reglamento, el recurso se interpondrá ante la autoridad de supervisión independiente.

## Capítulo XI – Disposiciones sobre poderes de ejecución y poderes delegados

### *Artículo 42* *Ejercicio de la delegación*

1. Se confiere a la Comisión la competencia para adoptar actos delegados sin perjuicio de las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados a que se refieren los artículos 22, 32 y 33 se otorgarán por tiempo indefinido a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 22, 32 y 33 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de*

*la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Cuando la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará de inmediato y de manera simultánea al Parlamento Europeo y al Consejo.
5. Un acto delegado adoptado con arreglo a los artículos 22, 32 y 33 entrará en vigor únicamente en caso de que ni el Parlamento Europeo ni el Consejo hayan manifestado ninguna objeción en un plazo de dos meses a partir de la notificación de dicho acto a ambas instituciones o en caso de que, antes de que expire ese plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo hayan informado a la Comisión de que no manifestarán ninguna objeción. El plazo se prorrogará dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### *Artículo 43* *Procedimiento del Comité*

1. La Comisión estará asistida por un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Cuando sea necesario pedir un dictamen del Comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.
3. Cuando se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011. Cuando sea necesario pedir un dictamen del Comité por procedimiento escrito, dicho procedimiento se dará por concluido sin resultado cuando así lo decida el presidente del Comité o lo pida una mayoría simple de sus miembros dentro del plazo de entrega del dictamen.

## **Capítulo XII — Disposiciones finales**

#### *Artículo 44* *Derogación*

Queda derogada la Directiva 96/67/CEE con efectos a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.

Las referencias a la Directiva derogada se entenderán hechas al presente Reglamento.

#### *Artículo 45* *Disposiciones transitorias*

1. Los agentes seleccionados de conformidad con el artículo 11 de la Directiva 96/67/CE antes de la fecha de aplicación del presente Reglamento seguirán estando

autorizados con arreglo a las condiciones establecidas en la Directiva 96/67/CE hasta la expiración del período de selección previsto inicialmente.

2. En los aeropuertos en los que solo se hayan seleccionado dos agentes de asistencia por categoría de servicios de conformidad con el artículo 6, apartado 2, de la Directiva 96/67/CE, y en los que deba seleccionarse un número mínimo de tres de conformidad con el artículo 6, apartado 2, del presente Reglamento, se organizará un procedimiento de selección de conformidad con los artículos 7 a 13 del presente Reglamento, a fin de que el tercer agente de asistencia sea seleccionado y pueda comenzar las operaciones a más tardar un año después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.
3. Las autorizaciones expedidas de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 96/67/CE continuarán siendo válidas hasta su expiración y, en cualquier caso, durante un máximo de dos años a partir de la fecha de aplicación del presente Reglamento.
4. Cuando una empresa obtenga una autorización de conformidad con el presente Reglamento, dispondrá de un plazo de dos meses para pedir la anulación de la autorización o autorizaciones expedidas de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 96/67/CE. No obstante, si una autorización expedida de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 96/67/CE llega a expirar dentro de los dos meses siguientes a la expedición de la nueva autorización de conformidad con el presente Reglamento, la empresa no estará obligada a pedir la anulación.
5. El artículo 26 del presente Reglamento no será aplicable a las autorizaciones expedidas de conformidad con el artículo 14 de la Directiva 96/67/CE.

#### *Artículo 46*

#### *Entrada en vigor y aplicación*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será aplicable a partir del XX.XX.20XX [18 meses después de la fecha de adopción].

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*



## ANEXO

### LISTA DE LAS CATEGORÍAS DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión comprenden:
  - 1.1. los servicios de representación y enlace con las autoridades locales o cualquier otra persona, los gastos efectuados por cuenta del usuario y el suministro de locales a sus representantes;
  - 1.2. el control de las operaciones de carga, los mensajes y las telecomunicaciones;
  - 1.3. la manipulación, almacenamiento, mantenimiento y administración de las unidades de carga;
  - 1.4. cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario.
2. La asistencia a pasajeros comprende toda forma de asistencia a los pasajeros, incluida la facilitada en el marco de la legislación pertinente de la UE sobre derechos de los pasajeros, a la salida, la llegada, en tránsito o en correspondencia, en particular, el control de billetes y documentos de viaje, la facturación de los equipajes y el transporte de equipajes hasta las instalaciones de clasificación.
3. La asistencia de equipajes comprende la manipulación de equipajes en la sala de clasificación, su clasificación, su preparación para el embarque, y su carga y descarga de los sistemas destinados a llevarlos de la aeronave a la sala de clasificación y a la inversa, así como el transporte de equipajes desde la sala de clasificación a la sala de distribución.
4. La asistencia de carga y correo comprende las siguientes subcategorías:
  - 4.1. en cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias;
  - 4.2. en cuanto al correo, tanto de llegada como de salida, la manipulación física, el tratamiento de los documentos correspondientes y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.
5. La asistencia de operaciones en pista comprende las siguientes subcategorías:
  - 5.1. el guiado de la aeronave a la llegada y a la salida;
  - 5.2. la asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios adecuados;
  - 5.3. las comunicaciones entre la aeronave y el agente de asistencia en tierra;
  - 5.4. la carga y descarga de la aeronave, incluidos el suministro y utilización de los medios necesarios, así como el transporte de la tripulación y los pasajeros entre la aeronave y la terminal, y el transporte de los equipajes entre la aeronave y la terminal;

- 5.5. la asistencia para el arranque de la aeronave y el suministro de los medios adecuados;
- 5.6. el desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios;
- 5.7. el transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.
6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave comprende las siguientes subcategorías:
  - 6.1. la limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua;
  - 6.2. la climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave;
  - 6.3. el acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina y el almacenamiento de dichos equipos.
7. La asistencia de combustible y lubricante comprende las siguientes subcategorías:
  - 7.1. la organización y ejecución de las operaciones de llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento de combustible, incluso en zona adyacente, y el control de la calidad y cantidad de las entregas;
  - 7.2. la carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.
8. La asistencia de mantenimiento en línea comprende las siguientes subcategorías:
  - 8.1. las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo;
  - 8.2. las operaciones particulares exigidas por el usuario;
  - 8.3. el suministro y la gestión del material necesario para el mantenimiento y de las piezas de recambio;
  - 8.4. la solicitud o reserva de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.
9. Las operaciones de vuelo y administración de la tripulación comprenden las siguientes subcategorías:
  - 9.1. la preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar;
  - 9.2. la asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo;
  - 9.3. los servicios posteriores al vuelo;
  - 9.4. la administración de la tripulación.
10. La asistencia del transporte de superficie comprende las siguientes subcategorías:
  - 10.1. la organización y ejecución del transporte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, excluido todo

transporte entre la aeronave y cualquier otro lugar en el recinto del mismo aeropuerto;

10.2. cualquier transporte especial solicitado por el usuario.

11. La asistencia de mayordomía («catering») comprende las siguientes subcategorías:

11.1. las relaciones con los proveedores y la gestión administrativa;

11.2. el almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación;

11.3. la limpieza de accesorios;

11.4. la preparación y entrega del material y los productos alimenticios.