# COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

COM(94) 590 final
Bruselas, 13.12.1994
94/0325 (SYN)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL CONSEJO**

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

---

(presentada por la Comisión)

## Exposición de motivos

### I. Introducción

1. La aprobación por el Consejo, el 23 de julio de 1992, del "tercer paquete de medidas aéreas"[1] constituye la última fase del proceso de liberalización del sector aéreo, que se inscribe en el contexto de la realización del mercado único. No obstante, para que se noten plenamente los efectos de la liberalización, es imperativo definir las normas que regulan las actividades conexas al transporte aéreo propiamente dicho y destinadas a garantizar el mantenimiento de una competencia leal entre las compañías aéreas. Este es el caso, en especial, de la atribución de las franjas horarias[2] y de los servicios informatizados de reserva[3]. La prestación de los servicios de asistencia en tierra se inscribe en esta misma perspectiva, dado que es indispensable para permitir a las compañías ejercer su actividad en el transporte aéreo.

2. La situación del mercado de la asistencia en tierra es muy diversa. Sin embargo, en la mayoría de los aeropuertos de la Comunidad, la prestación de estos servicios se reserva al propio aeropuerto o a la compañía aérea nacional. Además, la autoasistencia no siempre está autorizada. Por lo tanto, este mercado tiene en la actualidad un carácter atípico en comparación con el resto del sector aéreo. Su situación ha dejado de responder a las necesidades actuales del mercado único del transporte aéreo, tal como está organizado en el nuevo marco legislativo.

3. Esta situación está en el origen del malestar de las compañías aéreas, del que son prueba las denuncias presentadas a la Comisión en los últimos tiempos. En efecto, la asistencia en tierra constituye una parte nada despreciable de los costes de explotación de las compañías, y dichos costes parecen más elevados para las compañías aéreas europeas que para sus competidoras norteamericanas. En consecuencia, es indispensable que las compañías europeas puedan controlar mejor sus costes y adaptar sus servicios a las necesidades de sus clientes. Por añadidura, la asistencia en tierra es un elemento importante de la estrategia de imagen y diferenciación que siguen las compañías aéreas.

   Por otra parte, la actual situación no permite garantizar un trato equitativo, ni en calidad ni en coste de los servicios, a las distintas compañías que operan en el mismo aeropuerto y, en particular, al transportista dominante y las compañías de la competencia.

4. Aunque los principios generales del Tratado se aplican directamente al conjunto de las situaciones por él cubiertas, se considera necesario, en el caso de la asistencia en tierra, traducirlos a normas más específicas para definir las formas de acceso a este mercado, teniendo en cuenta al mismo tiempo sus características propias.

---

(1) Reglamentos del Consejo nº 2407/92, 2408/92 y 2409/92, de 23 de julio de 1992 (DOCE nº L 240, de 24 de agosto de 1992), sobre concesión de licencias a las compañías aéreas, acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias y tarifas y fletes de los servicios aéreos.

(2) Reglamento del Consejo nº 95/93, de 18 de enero de 1993.

(3) Reglamento del Consejo nº 2299/89, de 24 de julio de 1989.

5. La importancia de la cuestión fue subrayada por el "Comité de Sabios" que, por iniciativa de la Comisión, hizo recientemente balance de los problemas actuales del transporte aéreo en la Comunidad[4]. La mayoría de los miembros del Comité recomendó una liberalización completa y rápida de los servicios de asistencia en tierra. Sin embargo, algunos de sus miembros manifestaron su desacuerdo sobre este punto y destacaron los problemas de organización y las consecuencias sociales de una iniciativa de este tipo.

6. La complejidad de la cuestión ha llevado también a la Comisión a realizar una consulta formal con las partes interesadas mediante un documento de consulta[5], adoptado a finales de 1993 y en el que se proponen algunas orientaciones para una futura iniciativa legislativa.

   Este documento de consulta estaba dirigido a las partes interesadas -aeropuertos, agentes de asistencia en tierra, transportistas e interlocutores sociales-, así como a los Estados miembros, a los países candidatos a la adhesión, al Parlamento Europeo y al Comité Económico y Social. Las reacciones fueron numerosas y variadas. Como norma general, los transportistas y los agentes de asistencia en tierra se declararon partidarios, en diversa medida, de las orientaciones sugeridas. Los aeropuertos y las organizaciones sindicales se declararon contrarios a dichas orientaciones. En muchos casos, las respuestas subrayaban la necesidad de tomar en consideración los problemas sociales a que podría dar lugar la reforma del sector, habida cuenta de la situación existente.

7. En su Comunicación de junio de 1994 titulada "El futuro de la aviación civil en Europa"[6], la Comisión ponía de manifiesto su voluntad de adoptar antes de que concluyera 1994, una iniciativa destinada a liberalizar el mercado de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad. El Consejo, en su Resolución de octubre de 1994, confirmó la necesidad de tal iniciativa.

***Aplicación del principio de subsidiariedad***

8. El transporte aéreo es por naturaleza una actividad que traspasa las fronteras de los Estados; la prestación de servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad no está limitada a los transportistas nacionales. La calidad y coste de dicha prestación afectan a la gestión de las compañías aéreas, y toda distorsión de las condiciones de la competencia puede tener consecuencias económicas e incluso de imagen para dichas compañías. Por este motivo, es necesario definir a nivel comunitario las formas de acceso a este mercado.

   Sin embargo, la especificidad del sector y la heterogeneidad de las situaciones aconsejan dejar a los Estados miembros la posibilidad de garantizar ese acceso de manera objetiva, transparente y no discriminatoria, teniendo en cuenta las limitaciones relacionadas con los diversos aeropuertos.

---

(4) "Expanding Horizons. A Report by the Comité des Sages for Air Transport to the European Commission", enero de 1994.

(5) SEC(93) 1896 final, de 14 de diciembre de 1993.

(6) COM(94) 218 final, de 1.6.1994.

## II. Situación actual

*Los servicios de asistencia en tierra*

9. La asistencia en tierra consiste en la prestación en un aeropuerto de diversos servicios que permiten a los usuarios ejercer su actividad de transporte aéreo. Se trata de servicios directamente relacionados con el servicio del transporte aéreo, que van del registro y el embarque de pasajeros y equipajes hasta la guía de la aeronave en tierra, pasando por la limpieza y el abastecimiento de combustible, sin los cuales no podría realizarse ningún vuelo. Estos servicios se diferencian tanto de las actividades puramente aeronáuticas, directamente vinculadas a las operaciones de tráfico aéreo, como la puesta a disposición de los usuarios de las instalaciones necesarias, la ayuda a la navegación aérea, los servicios de socorro e incendio o los servicios de meteorología, como de las actividades estrictamente extra-aeronáuticas, como el alquiler, la concesión o la explotación de espacios comerciales en el aeropuerto[7].

10. De acuerdo con la nomenclatura de la IATA (International Air Transport Association), los servicios de asistencia en tierra se pueden agrupar en once categorías:

1)Asistencia administrativa en tierra y supervisión (secciones 1, 2, 3 y 13 IATA).
2)Asistencia a pasajeros (sección 4 IATA, salvo 4.4).
3)Asistencia de equipajes (sección 4.4 IATA).
4)Asistencia de carga y correo (sección 5 IATA).
5)Asistencia de operaciones en pista (sección 6 IATA).
6)Asistencia de limpieza y servicio del avión (sección 7 IATA).
7)Asistencia de combustible (sección 8 IATA).
8)Asistencia de mantenimiento en línea (sección 9 IATA).
9)Asistencia de operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación (sección 10 IATA).
10)Asistencia al transporte de superficie (sección 11 IATA).
11)Asistencia de mayordomía (*catering*) (sección 12 IATA).

11. Los distintos tipos de servicios tienen características muy diversas:

-En primer lugar, no todos precisan el mismo tipo ni el mismo grado de competencia técnica.

-Hay servicios, como la clasificación de equipajes, que implican la utilización de un volumen de material considerable o de sistemas especializados, costosos y difíciles, por no decir imposibles de dividir o duplicar. Otros, como los servicios de tipo administrativo, sólo necesitan material informático o de oficina.

- Servicios como los de asistencia en pista, por ejemplo, necesitan mucho espacio, debido a la necesidad de almacenar permanentemente material en el aeropuerto, o, como en le caso de la asistencia a los pasajeros, de disponer de numerosos puntos de contacto con el público en el aeropuerto, mientras que otros, como el *catering*, pueden organizarse en gran medida fuera del recinto aeroportuario.

- Algunos servicios, en especial la asistencia en pista, la limpieza y el *catering*, implican la circulación de personal y vehículos por las zonas reservadas del aeropuerto. Otros en cambio se desarrollan únicamente en lugares abiertos al público o en espacios destinados a oficinas.

---

[7] O.A.C.I., Manual sobre la economía de los aeropuertos, Montreal, 1991.

*La situación del mercado*

12. El mercado de la asistencia se caracteriza por que la prestación de estos servicios a menudo se reserva al propio aeropuerto o a la compañía aérea nacional. Además, la autoasistencia no siempre está autorizada o queda reservada a algunas compañías aéreas, elegidas en función de criterios que con frecuencia no son suficientemente transparentes.

13. En esta situación, los precios pueden fijarse a voluntad y con escasa transparencia. Además, los transportistas no siempre tienen los medios de obtener una mejora de la calidad de los servicios o la adaptación de los mismos a las necesidades específicas de la clientela. Por otra parte, un agente de asistencia en tierra puede favorecer a determinadas compañías aéreas en detrimento de otras. Este riesgo es todavía mayor cuando ese agente es al mismo tiempo la compañía aérea nacional, competidora directa de compañías que están obligadas a recurrir a sus servicios.

14. Los aeropuertos tienen como misión de interés general administrar las infraestructuras aeroportuarias, mantenerlas, en ocasiones incluso construirlas, ponerlas a disposición de los usuarios y asegurar su buen funcionamiento, en especial organizando y coordinando el conjunto de las actividades que se desarrollan en su recinto. El acceso de otros agentes a este mercado no iría en detrimento del buen funcionamiento de los aeropuertos.

15. La organización actual del mercado de asistencia en tierra no responde ya a las necesidades del transporte aéreo ni a los principios del mercado único.

16. La prestación de los servicios de asistencia en tierra está sujeta, en efecto, a un cierto número de limitaciones prácticas que, sin embargo, varían en función del tipo de servicio. Estas limitaciones afectan principalmente a:

- La capacidad y espacio disponibles: Muchos aeropuertos europeos se enfrentan a problemas de capacidad y espacio disponible, llegando en ocasiones casi a la saturación. Ahora bien, la prestación de determinados servicios de asistencia en tierra exige un espacio considerable, bien en las terminales para los servicios que están en contacto con los pasajeros, bien en las zonas reservadas del aeropuerto para los servicios que requieren acceso directo a la aeronave. En ocasiones, estas limitaciones llevan a recurrir a sistemas complicados y costosos, centralizados y no duplicables, como es el caso en la clasificación de equipajes. La importancia de esta limitación puede variar según los aeropuertos e incluso según la terminal de que se trate.

- La protección y la seguridad: Las zonas aeroportuarias requieren un elevado nivel de protección y seguridad cuyo mantenimiento constituye una de las misiones fundamentales de la entidad gestora. Por lo tanto, es indispensable que los gestores del aeropuerto conserven, de hecho y de derecho, la posibilidad de reglamentar, coordinar y controlar el acceso y la circulación de personas y vehículos en todas las zonas reservadas. Así mismo, el contenido de los equipajes deberá poder ser verificado.

Los servicios en contacto directo con el avión, es decir, los que se prestan en la zona de acceso reservado del aeropuerto (servicios "de pista") son los más afectados por estas limitaciones de capacidad -ya que esta zona no es ampliable a voluntad- en relación con la seguridad, puesto que todo lo que toca a la protección y la seguridad en torno al avión es una materia especialmente delicada. En efecto, diversos estudios han demostrado que gran número de incidentes son provocados por empresas de mantenimiento en las inmediaciones del lugar en que se encuentran los aviones, principalmente por causa de saturación y circulación.

Aunque en algunos casos estas limitaciones pueden ser resueltas mediante una adaptación o una expansión de las infraestructuras existentes, las inversiones necesarias para ello pueden requerir un volumen considerable de financiación.

17. Es evidente que no todos los servicios de asistencia en tierra se prestan a las mismas formas de acceso al mercado, en especial a corto plazo, e incluso a largo plazo. En consecuencia, habrá que organizar para cada tipo de servicio este acceso al mercado en una medida que sea compatible con el buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias. Así, habrá que adoptar un planteamiento diferenciado, que tenga en cuenta las características técnicas de los distintos tipos de servicios, la intensidad variable de las limitaciones y los problemas específicos de determinados aeropuertos. Por una parte, se pueden distinguir los servicios "de terminal", como la asistencia a pasajeros o la asistencia administrativa, así como determinados servicios muy ligados a la imagen de la compañía y la explotación de la flota, como el *catering* o el mantenimiento en línea, para los que las compañías deberán gozar de un acceso lo más liberalizado posible, y, por otra, los servicios "de pista", sometidos a limitaciones más estrictas.

## III. Objetivos y medios

18. A partir de las orientaciones definidas en su documento de consulta y teniendo en cuenta las reacciones de las partes interesadas, la Comisión considera que el mercado de la asistencia en tierra debe ser abierto a la competencia de forma que el usuario pueda elegir al agente de asistencia que responda mejor a sus exigencias de calidad y precio. No obstante, la liberalización deberá adaptarse a las características de los distintos tipos de servicios, tomando en consideración asimismo las limitaciones existentes, las repercusiones sociales y la necesidad de asegurar el buen funcionamiento de los aeropuertos.

Así pues, la Comisión propone así introducir determinadas medidas de liberalización y otras medidas complementarias.

### a. Medidas de liberalización

19. El objetivo de las medidas de liberalización es garantizar el acceso al mercado. Sin embargo, la heterogeneidad de los servicios y la diversidad de las situaciones justifican un planteamiento diferenciado, así como la puesta en funcionamiento de mecanismos que permitan tomar en consideración las situaciones particulares. La liberalización efectiva del sector deberá traducirse, por lo tanto, en una apertura total de determinados servicios y una apertura parcial de otros. Se deberá consagrar también el derecho de los transportistas a la autoasistencia. Sin embargo, en algunos casos, se podrán admitir excepciones, en función de las limitaciones que puedan existir en los aeropuertos, en especial en relación con la capacidad, la protección y la seguridad.

*Acceso al mercado*

*Asistencia a terceros*

20. El libre acceso implica un número de agentes de asistencia en tierra teóricamente ilimitado, aun cuando el tamaño del mercado lo limita en la realidad. En principio, este régimen deberá aplicarse a todos los servicios de asistencia en tierra. No obstante, las limitaciones de protección y de seguridad, espacio disponible y capacidad obligan en la práctica a reservar su aplicación a los tipos de servicios que no están verdaderamente sujetos a dichas limitaciones o para los cuales dichas limitaciones pueden superarse introduciendo las medidas de seguridad apropiadas. Se trata de la asistencia a pasajeros,

la asistencia administrativa en tierra y la supervisión, la asistencia de operaciones de vuelo, la asistencia a tripulaciones, la asistencia de mayordomía (*catering*), la asistencia de limpieza y la asistencia al transporte de superficie.

21. El acceso limitado permite a la autoridad aeroportuaria restringir el número de agentes de asistencia en tierra. No obstante, una competencia efectiva requiere la apertura a un mínimo de dos agentes, de los que al menos uno deberá ser independiente tanto del aeropuerto como de todo usuario que transporte en un aeropuerto al menos el 25% de los pasajeros o de la carga registrados, que es el caso de todas las compañías aéreas "nacionales" en su aeropuerto de "embarque".

Esta solución debe aplicarse a los servicios que no admitan un acceso totalmente libre, bien por estar sujetos a las limitaciones antes citadas, bien porque requieren sistemas complicados, centralizados y no duplicables. Se trata de la asistencia de equipajes, la asistencia de carga y correo, la asistencia de operaciones en pista y la asistencia de combustible.

*Autoasistencia*

22. La autoasistencia es un método particular de asistencia en tierra, por el que un usuario de un aeropuerto se presta a sí mismo uno o varios tipos de servicios. Se caracteriza porque excluye la celebración de un contrato de prestación de servicios de asistencia en tierra con un tercero.

Por los mismos motivos que afectan a la asistencia a terceros, la autoasistencia debe estar autorizada sin restricciones para la asistencia administrativa en tierra y la supervisión, la asistencia en operaciones de vuelo y asistencia de tripulaciones, la asistencia de mayordomía (*catering*), la asistencia a pasajeros, la limpieza, la asistencia de mantenimiento en línea y el transporte de superficie.

23. En los otros servicios, es decir, la asistencia de equipajes, la asistencia de carga y correo, la asistencia de operaciones en pista y la asistencia de combustible, el Estado miembro podría prohibir la autoasistencia o reservarla a determinadas compañías aéreas seleccionadas en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

24. Una compañía aérea que desarrolle actividades de asistencia a terceros no hace autoasistencia y debe recibir el mismo trato que cualquier otro agente de servicios de asistencia en tierra, es decir, estar sujeta a las mismas limitaciones y procedimientos de selección.

***Excepciones***

25. En algunos casos, las limitaciones prácticas pueden ser tan fuertes que hacen difícil, por no decir imposible, el acceso al mercado de nuevos agentes. Por lo tanto hay que prever la posibilidad de excepciones. La concesión de tales excepciones será competencia del Estado miembro, previa aprobación de la Comisión, con objeto de garantizar su coherencia en el conjunto de la Comunidad. Para aclarar su decisión, la Comisión podría solicitar la asistencia de uno o varios expertos independientes.

Las excepciones se concederán únicamente para los servicios y en las partes del aeropuerto o del sistema aeroportuario en los que se verifique efectivamente la existencia de las limitaciones invocadas. Por otra parte, la prueba de la existencia de limitaciones especiales será responsabilidad del aeropuerto que solicite acogerse a una excepción. Las excepciones se concederán durante un período determinado, previa presentación del plan de ordenación diseñado para paliar dichas limitaciones. Toda prórroga de una excepción requerirá un nuevo procedimiento de examen.

26. De esta forma, un aeropuerto podrá ser autorizado a no permitir el acceso al mercado de uno o varios tipos de servicios o a limitar dicho acceso.

También podrá autorizarse al aeropuerto a reservar la autoasistencia a determinados usuarios, elegidos de forma objetiva y no discriminatoria, para servicios en los que, en principio, la autoasistencia no debería estar limitada.

Si las circunstancias lo justifican y previa aprobación de la Comisión, el Estado miembro podrá autorizar a un aeropuerto a limitar el acceso al mercado en relación con lo inicialmente previsto para el tipo de servicio en cuestión. La flexibilidad de este planteamiento permitirá resolver los problemas específicos que se puedan presentar sin restringir excesivamente el acceso al mercado.

**b. Medidas complementarias**

27. Para garantizar una competencia leal y duradera y, al mismo tiempo, una gestión eficaz de las instalaciones aeroportuarias, el acceso al mercado deberá ir acompañado necesariamente de una serie de medidas complementarias.

Estas medidas conciernen a la separación de las distintas actividades de la entidad gestora del aeropuerto, las consultas entre el aeropuerto, los usuarios y los agentes de asistencia en tierra, la selección y autorización de estos últimos, las reglas de conducta necesarias para el buen funcionamiento del aeropuerto, el acceso a las instalaciones, así como el derecho de recurso.

***Separación de actividades (unbundling)***

28. Muchos aeropuertos ofrecen directamente servicios de asistencia en tierra. El mantenimiento de la igualdad de trato entre agentes de asistencia en tierra exige, por lo tanto, que las decisiones de la entidad aeroportuaria, cuando interviene a la vez como agente de asistencia y como órgano de autorización y coordinación de los agentes de asistencia, sean de una transparencia absoluta. Para garantizar dicha transparencia, así como la imparcialidad de las decisiones de la entidad aeroportuaria, la Comisión, inspirándose en particular en los textos elaborados en materia de transporte ferroviario, preconiza una separación estricta entre la prestación de servicios de asistencia en tierra y las restantes actividades del aeropuerto, tanto en la contabilidad analítica como en la gestión. Además, la competencia leal exige la ausencia de flujos financieros procedentes de otras actividades del aeropuerto que permitirían subvencionar la asistencia en tierra. La realidad de esta separación y del trato equitativo de los diferentes interesados tiene que poder ser controlada por una entidad independiente de éstos y, en particular, del aeropuerto en cuestión.

Los aeropuertos que lo deseen podrán así seguir prestando servicios de asistencia en tierra, en competencia con otros agentes de asistencia, siempre que dicha actividad esté separada de las funciones de regulación y gestión de las infraestructuras.

29. Por razones análogas, está justificado imponer las mismas obligaciones a las compañías aéreas que tengan un tráfico importante en el aeropuerto y no quieran limitarse a la autoasistencia, sino ofrecer sus servicios a terceros. La obligación de separación de las actividades de asistencia a terceros permitirá aclarar las condiciones en las que se ofrecen tales servicios y reducir los riesgos de prácticas desleales, como el ***dumping*** o las subvenciones cruzadas.

***Autorización de los agentes de asistencia en tierra***

30. Si lo considera necesario y útil, el Estado miembro deberá poder supeditar la actividad de un agente de asistencia a la concesión de una autorización. Esta facultad tiene como primer objetivo controlar el buen funcionamiento del aeropuerto y la protección del medio ambiente, permitiendo excluir a priori a agentes de asistencia de los que existen razones válidas para pensar, por ejemplo, vista su trayectoria anterior, que su comportamiento puede poner gravemente en peligro la protección y la seguridad de las instalaciones del aeropuerto, del personal que trabaja en él o la protección del medio ambiente. Los criterios de concesión de la autorización deben ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. Los motivos de un posible rechazo deberán ser comunicados al agente interesado si éste lo solicita, a fin de que pueda ejercer el derecho de recurso.

31. El régimen de autorizaciones no deberá aplicarse a los usuarios que deseen practicar la autoasistencia. En efecto, en los casos en los que está previsto el libre ejercicio de la autoasistencia, o cuando la entidad gestora del aeropuerto lo autoriza, el usuario tiene derecho a atender por sí mismo sus necesidades de asistencia. Por lo tanto, no debe sometérsele además a un procedimiento de autorización.

***Selección de agentes de asistencia***

32. El número de agentes podrá restringirse, bien por tratarse de un servicio para el que la Directiva prevé un acceso limitado, bien por existir una excepción. En estos casos, para evitar cualquier tipo de discriminación, es fundamental establecer un procedimiento de selección imparcial, objetivo y transparente que, además, esté organizado a nivel comunitario.

33. El problema de la selección de los agentes autorizados a prestar servicios de asistencia en tierra, aunque es análogo al planteado en el contexto general de la contratación pública, presenta características especiales que justifican un procedimiento de selección específico. Cabe señalar en particular que, mientras que en la contratación pública la entidad adjudicadora elige a un candidato que se convertirá en su contratista, los servicios de asistencia en tierra se prestan a los usuarios -no al aeropuerto- y, en consecuencia, es con ellos con los que los agentes seleccionados concluirán los contratos de asistencia. Las compañías aéreas, futuros clientes de los agentes elegidos, deberán por lo tanto poder participar en la selección de estos últimos en cuanto al posible establecimiento de las especificaciones técnicas o del pliego de condiciones. Esta participación podrá llevarse a cabo en el seno de un comité que garantice la representación de los usuarios del aeropuerto o del sistema aeroportuario de que se trate. La entidad gestora del aeropuerto consultará a dicho comité antes de efectuar la selección.

34. No obstante, algunos aeropuertos pueden también prestar servicios de asistencia en tierra, bien directamente, o a través de una filial. En consecuencia, es conveniente garantizar una competencia leal y preservar el carácter objetivo, transparente y no discriminatorio del control ejercido por la entidad gestora del aeropuerto, confiando en este último caso la facultad de selección de los agentes de asistencia en tierra al comité de usuarios.

35. Este procedimiento de selección deberá aplicarse a todos los candidatos a agentes de asistencia. Es fundamental que no se ejerza ninguna discriminación en detrimento de los agentes independientes y en favor de quienes son ellos mismos transportistas o están controlados por transportistas. Las compañías aéreas que acaparan un gran volumen de tráfico en un aeropuerto practican con frecuencia la autoasistencia. Al disponer del material y del personal necesarios, pueden ofrecer sus servicios a los otras compañías a precios ventajosos. Esta ventaja no debe verse reforzada por el procedimiento de selección, que no ha de conducir a la sustitución de los monopolios existentes por estructuras de mercado dominadas por las grandes compañías. Las compañías más pequeñas, para las que muy frecuentemente la autoasistencia no es una solución rentable debido a su bajo volumen de tráfico, se verían privadas de libertad de elección real.

36. No obstante, debe hacerse una excepción con el aeropuerto o su filial especializada. En efecto, si las obligaciones específicas que incumben a un operador económico que controla infraestructuras esenciales justifican que se imponga a los aeropuertos aceptar la presencia de competidores en sus propias instalaciones, no cabe prever que estos últimos no puedan dedicarse por sí mismos, directa o indirectamente, a la prestación de servicios de asistencia en tierra si así lo desean. Ahora bien, si el aeropuerto estuviera sujeto al mismo procedimiento de selección que los otros candidatos, correría el riesgo de no ser seleccionado. Así, el aeropuerto podrá realizar por sí mismo o autorizar a un agente a prestar servicios de asistencia sin someterlo al procedimiento de selección, si controla a dicho agente directa o indirectamente. A esta situación se asimilará la del agente de asistencia que controla a la entidad aeroportuaria.

37. Estas motivaciones no son aplicables a la compañía aérea dominante, que, en general, no es gestora ni propietaria de las infraestructuras del aeropuerto. En consecuencia, la compañía dominante no debe gozar de las ventajas arriba mencionadas, sino someterse al mismo procedimiento de selección que cualquier otra entidad que pretenda prestar este tipo de servicios.

***Procedimiento de consultas entre aeropuerto, usuarios y agentes de asistencia en tierra***

38. En caso de que las limitaciones prácticas no permitan un acceso al mercado ni siquiera parcial, el aeropuerto podría obtener una excepción del Estado miembro, previa aprobación de la Comisión, quedando así autorizado a no abrir a la competencia uno o varios tipos de servicios de asistencia en tierra. Es fundamental que la prestación de servicios objeto de una excepción de este tipo se caracterice por una absoluta transparencia, en particular en materia de precios. Para ello, la organización de un procedimiento de consulta y conciliación obligatorio entre aeropuerto, agente de asistencia en tierra y usuarios permitirá ofrecer a éstos garantías similares a las que podrían obtener de la aplicación normal de la competencia. Los usuarios deberán ser consultados periódicamente en el contexto del comité de usuarios, en especial con ocasión de toda modificación importante de la situación y, en cualquier caso, una vez al año como mínimo.

***Reglas de conducta***

39. La principal función encomendada por los Estados miembros a las entidades gestoras de sus aeropuertos es velar por el buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias. Por lo tanto, se debe poder imponer a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios que practiquen la autoasistencia las reglas necesarias para la realización de este objetivo.

Entre dichas reglas se puede incluir la obligación de hacerse cargo de una parte equitativa de las posibles obligaciones de servicio público impuestas a la entidad gestora del aeropuerto, en particular, asegurar la permanencia de los servicios. De esta forma, podrá garantizarse una competencia leal entre los agentes de asistencia, impidiendo que algunos cedan a otros, y en primer lugar al propio aeropuerto o a su filial, los segmentos menos rentables del mercado, como, por ejemplo, los vuelos nocturnos, desviados o atrasados. Esta obligación específica deberá imponerse sólo a los agentes de asistencia en tierra y no a los usuarios, siempre que éstos no ofrezcan servicios de asistencia en tierra a terceros.

40. No obstante, esta facultad reglamentaria del Estado miembro no deberá ser discrecional y las reglas que se impongan han de ajustarse a su vez a determinados principios. En especial, las reglas deberán:

- aplicarse de forma no discriminatoria a los diversos agentes de asistencia en tierra y usuarios;

- contribuir efectivamente a la consecución del objetivo fijado;

- no imponer a los agentes de asistencia ni a los usuarios limitaciones excesivas en relación con su utilidad real;

- respetar el espíritu de las medidas propuestas, es decir, no restringir de hecho el acceso al mercado o el ejercicio de la autoasistencia en mayor medida de lo previsto por las reglas.

En caso de incumplimiento, el Estado miembro deberá poder retirar la autorización al agente de asistencia a tierra o prohibir la autoasistencia al usuario.

***Derecho de acceso a las instalaciones***

41. Por definición, los servicios de asistencia en tierra se prestan, al menos parcialmente, en el aeropuerto. En algunos casos, como el *catering* o la asistencia de combustible, el agente de asistencia en tierra puede establecer sus instalaciones fuera del recinto del aeropuerto, pero el acceso a este último sigue siéndole necesario. Por lo tanto, habrá que reconocer a los agentes de asistencia y a los usuarios que deseen practicar la autoasistencia el derecho de acceso a las instalaciones aeroportuarias, en la medida en que tal acceso les sea necesario para ejercer su derecho de prestar servicios de asistencia en tierra o practicar la autoasistencia.

Uno de los corolarios de este derecho de acceso de usuarios y agentes de asistencia es el derecho de la entidad gestora a regularlo. La prohibición de acceso sólo podrá derivarse de una decisión de retirada de la autorización o de prohibición de autoasistencia. Las condiciones que imponga la entidad gestora para el ejercicio del derecho de acceso constituyen precisamente un ejemplo de estas reglas de conducta y deberán cumplir los mismos principios de pertinencia, objetividad, transparencia y no discriminación.

42. El derecho de acceso a las instalaciones de las empresas que presten servicios de asistencia en tierra y de los usuarios que practiquen la autoasistencia no debe confundirse con la autorización de acceso concedida a título individual a los miembros de su personal, que puede estar sujeta al resultado de una investigación de seguridad o, si así lo impone la legislación nacional, al cumplimiento de un período de formación.

43. Por otra parte, el acceso de los agentes de asistencia a las instalaciones y el ejercicio de la autoasistencia por parte los usuarios supondrán a menudo para el aeropuerto una serie de costes adicionales, derivados, por ejemplo, de la necesidad de establecer controles de identidad de las personas u organizar y vigilar la circulación de vehículos, incluso aunque el acceso no implique una ocupación permanente de una parte de las instalaciones aeroportuarias. La entidad gestora deberá poder imponer a los agentes de asistencia y a los usuarios que practiquen la autoasistencia el abono de tarifas para sufragar dichos gastos. El importe de estas tarifas deberá fijarse en función de criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.

***Derecho de recurso***

44. Muchas de las decisiones de la entidad gestora, tales como la concesión o el denegación de autorizaciones, la imposición de reglas de conducta, las sanciones por incumplimiento de dichas reglas, la asignación de espacios, etc., pueden tener consecuencias importantes para los intereses de agentes de asistencia y usuarios. De acuerdo con los principios generales del derecho reconocidos por el conjunto de los Estados miembros, quien se considere perjudicado por una de estas decisiones debe disponer de un derecho de recurso efectivo ante una autoridad pública independiente de la entidad gestora del aeropuerto y, si procede, de la autoridad pública que la controle. En la mayoría de los Estados miembros existen ya procedimientos de recurso de este tipo.

**c. Campo de aplicación de las medidas**

45. El mantenimiento de una competencia efectiva requiere un mercado suficientemente amplio para que puedan operar en él de manera rentable un mínimo de dos agentes de asistencia. En numerosos servicios de asistencia en tierra, la importancia de los costes fijos, vinculados a inversiones en edificios y material, hace difícil el mantenimiento de una competencia duradera si el mercado es demasiado reducido. Así, en materia de asistencia a terceros, las medidas de liberalización del mercado sólo deberán aplicarse a los aeropuertos que registren anualmente al menos dos millones de pasajeros o 50.000 toneladas de carga, o a los aeropuertos que, periódicamente, presenten las mismas características, es decir, los aeropuertos "estacionales". Se han observado problemas relacionados con los precios y la calidad de los servicios en buen número de estos aeropuertos. En cambio, las medidas de autoasistencia se aplicarán a todos los aeropuertos situados abiertos al tráfico comercial situados en el territorio de un Estado miembro.

46. La aplicación práctica de estas medidas planteará en muchos casos importantes problemas de reorganización. También podría tener una incidencia social considerable. Por esta razón, se debe prever un período transitorio suficiente que permita a los aeropuertos adaptarse a la nueva situación y a los usuarios beneficiarse de ella lo más rápidamente posible.

47. La organización del acceso al mercado de la asistencia en tierra y la liberalización de la autoasistencia supondrán ventajas sustanciales para los agentes de asistencia en tierra y los usuarios. Si estas ventajas se reconocen también a usuarios y agentes de asistencia en tierra extracomunitarios, ello deberá acarrear un trato equiparable, de hecho y de derecho, a los usuarios y agentes de asistencia comunitarios en terceros países. A falta de esta reciprocidad, tanto si es consecuencia de medidas legales o reglamentarias como si procede de comportamientos discriminatorios, la Comisión considera necesario poder suspender total o parcialmente el ejercicio de los derechos que la Directiva reconoce a los usuarios y agentes de asistencia en tierra de un país que no reconozca derechos análogos a los usuarios y agentes comunitarios. Esta suspensión podría aplicarse a todos los Estados miembros o sólo a algunos de ellos.

## IV. Conclusiones

48. La liberalización del sector del transporte aéreo implica la realización del acceso al mercado de la asistencia en tierra, lo que permitirá responder a las necesidades actuales de dicho sector. Sin embargo, las circunstancias que rodean actualmente a numerosos aeropuertos, la diversidad de los servicios y las limitaciones a que está sujeta la prestación de algunos de ellos justifican la puesta en práctica de medidas complementarias en relación con este mercado.

Por este motivo, la Comisión considera que la realización del acceso al mercado debe basarse en un planteamiento equilibrado que tenga en cuenta las diversas situaciones, los imperativos del transporte aéreo y los intereses de los aeropuertos, las compañías aéreas, los agentes de asistencia en tierra y los trabajadores de todas las empresas del sector.

## Contenido de la Directiva

Artículo 1

Este artículo contiene las definiciones necesarias para la aplicación de la Directiva

Artículo 2

Este artículo define el campo de aplicación de las medidas: en lo relativo a la autoasistencia, éstas se aplicarán a todos los aeropuertos comunitarios abiertos al tráfico comercial; por lo que respecta a la asistencia a terceros, las medidas sólo se aplicarán a los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de pasajeros o 50.000 toneladas de carga, y a aquéllos que, en un período de seis meses consecutivos, registren un tráfico superior o igual a un millón de pasajeros o 25.000 toneladas de carga.

Artículo 3

Este artículo determina cómo se aplican las disposiciones de la Directiva a las entidades gestoras de aeropuertos, con independencia de cómo estén organizadas jurídicamente y en la práctica en los diferentes Estados miembros. Si las funciones de gestión de un aeropuerto están repartidas entre varios organismos, éstos se consideran partes integrantes de la entidad gestora de dicho aeropuerto. A la inversa, si la entidad gestora de un aeropuerto está sujeta al control de una autoridad pública, esta última estará sometida a las obligaciones impuestas por la Directiva a la entidad gestora.

Artículo 4

Este artículo establece el principio de separación de las actividades de las entidades gestoras: si éstas desean prestar servicios de asistencia en tierra a terceros, deberán separar tal actividad de sus funciones de gestión de infraestructuras y de regulación, para lo cual utilizarán una contabilidad y una gestión separadas. Esta disposición pretende garantizar la competencia leal entre los distintos agentes de asistencia en tierra, al evitar que actividades que, por su naturaleza, no están abiertas a la competencia, permitan al aeropuerto subvencionar sus operaciones de asistencia en tierra. Por razones similares, se impone la misma obligación de separación contable y de gestión a toda compañía aérea que goce de posición dominante en un aeropuerto.

Artículo 5

Este artículo prevé la creación, en todo aeropuerto de la Comunidad, de un comité consultivo que represente a los usuarios y esté integrado por representantes de éstos. Todo usuario tiene derecho a formar parte de dicho comité o a estar representado en él.

Artículo 6

Este artículo define las modalidades del acceso al mercado de la asistencia en tierra cuando esta asistencia se presta a terceros. Determina los servicios para los que el acceso será completamente libre y aquéllos para los cuales el Estado miembro podrá restringir el acceso por razones técnicas. En este caso, el número de agentes de asistencia autorizados no podrá ser inferior a dos, de los cuales al menos uno tendrá que ser independiente del propio aeropuerto y de toda compañía que goce de posición dominante en el mismo.

Artículo 7

Este artículo define las modalidades del ejercicio de la autoasistencia; determina los servicios para los que la autoasistencia es un derecho reconocido que no puede limitarse y aquéllos otros en que, por motivos técnicos, el Estado miembro podrá reservar a un número limitado de usuarios, seleccionados con criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. Los servicios para los que se autoriza la autoasistencia sin límite son aquéllos para los que existe libre acceso al mercado de la asistencia a terceros. Análogamente, los servicios en los que puede limitarse la autoasistencia son los mismos en que puede limitarse el acceso al mercado de la asistencia a terceros.

Artículo 8

Este artículo permite a los Estados miembros reservar a una sola entidad la gestión de algunas infraestructuras centralizadas que no son divisibles o cuyo coste impide duplicarlas. Sin embargo, debe reconocerse el derecho de acceso a dichas infraestructuras a los distintos agentes de asistencia, y su gestión centralizada no podrá conducir a que se restrinja el acceso al mercado a un nivel inferior al dispuesto por la Directiva.

Artículo 9

Este artículo da a los Estados miembros la facultad de conceder excepciones a los aeropuertos cuya situación particular no permite realizar el acceso al mercado o el ejercicio de la autoasistencia en el grado previsto por la Directiva. Para asegurar la coherencia y la uniformidad de la concesión de dichas excepciones en los distintos Estados miembros, la Comisión estará facultada para suspender las decisiones de concesión de excepciones adoptadas por las autoridades nacionales.

Artículo 10

Este artículo organiza la selección de los agentes de asistencia en tierra autorizados cuando su número está limitado por un Estado miembro, y obliga a consultar a los usuarios sobre dicha selección antes de que la entidad gestora tome una decisión. Por otra parte, cuando la entidad gestora preste ella misma servicios de asistencia en tierra, directamente o por un intermediario, la igualdad de trato entre los agentes impide que ésta tenga la facultad de elegir a sus propios competidores. En tal caso, la selección de agentes de asistencia corresponderá al comité de usuarios. Este artículo confiere también al aeropuerto, a las empresas que éste controla o a la empresa que eventualmente controle el propio aeropuerto, el derecho a prestar servicios de asistencia en tierra en sus propias instalaciones, sin tener que someterse al procedimiento de selección.

Artículo 11

Este artículo obliga a organizar procedimientos de consulta y conciliación entre los usuarios, los agentes de asistencia y la entidad gestora, en particular cuando uno o varios servicios no se hayan abierto a la competencia en virtud de una excepción.

Artículo 12

Este artículo permite a los Estados miembros exigir a los agentes de asistencia en tierra una autorización expedida por una autoridad pública independiente del aeropuerto en cuestión, a fin de garantizar la protección y seguridad del aeropuerto y la protección del medio ambiente.

Artículo 13

Este artículo confiere a los Estados miembros el derecho de imponer a los agentes de asistencia y a los usuarios que practiquen la autoasistencia las reglas necesarias para le buen funcionamiento del aeropuerto. Estas reglas pueden comprender la participación en la realización de eventuales obligaciones de servicio público. Además, este artículo enuncia los principios básicos a que deben ajustarse dichas reglas: no discriminación, relación con el objetivo que se persigue, respecto al grado de apertura previsto por la Directiva.

Artículo 14

Este artículo consagra el derecho de acceso de usuarios y agentes de asistencia a las instalaciones aeroportuarias en la medida en que sea necesario para la prestación de los servicios de asistencia en tierra o la práctica de la autoasistencia. Además, determina las condiciones a que los Estados miembros pueden someter el ejercicio de este derecho, así como los principios que dichas condiciones deben respetar: pertinencia, objetividad, transparencia y no discriminación.

Artículo 15

Este artículo se refiere a los derechos y obligaciones de los Estados miembros en materia de protección y seguridad de los aeropuertos.

Artículo 16

Este artículo plantea el principio de la necesaria reciprocidad entre la Unión y los terceros países, y dispone que, en caso de que esa reciprocidad no se practique, podrán suspenderse las obligaciones derivadas de la Directiva para los ciudadanos del tercer país en cuestión.

Artículo 17

Este artículo obliga a los Estados miembros a organizar una vía de recurso interno ante una autoridad pública independiente contra las decisiones adoptadas por sus autoridades públicas en el ámbito contemplado por la Directiva, en caso de que dicha vía no exista ya.

Artículo 18

Este artículo dispone que la Comisión elaborará un informe sobre la aplicación de la Directiva.

Artículo 19

Este artículo enuncia el principio de cooperación entre la Comisión y los Estados miembros para la aplicación de la Directiva.

Artículo 20

Este artículo dispone que las medidas adoptadas por los Estados miembros en el ámbito de aplicación de la Directiva deberán comunicarse a la Comisión para que ésta pueda comprobar su compatibilidad con el Derecho comunitario.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión,

En cooperación con el Parlamento Europeo,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social,

Considerando que la Comunidad ha establecido una política común de transporte aéreo con vistas a la realización del mercado interior, de conformidad con el artículo 7 A del Tratado;

Considerando que el mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales está garantizada;

Considerando que el artículo 59 del Tratado fija como objetivo la eliminación de las restricciones a la libre prestación de servicios en la Comunidad y que, de conformidad con el apartado 1 del artículo 61 del Tratado, este objetivo debe alcanzarse en el marco de la política común de transportes;

Considerandó que, por los Reglamentos (CEE) nº 2407/92[1], 2408/92[2] y 2409/92[3] del Consejo, este objetivo se ha alcanzado por lo que se refiere a los servicios de transporte aéreo propiamente dichos;

Considerando que la asistencia en tierra forma parte integrante del sistema de transporte aéreo; que esos servicios son indispensable para la correcta ejecución de este modo de transporte, y proporcionan una contribución esencial para la utilización eficaz de las infraestructuras del transporte aéreo;

Considerando que los servicios de asistencia en tierra son necesarios para la prestación de servicios de transporte aéreo, los cuales, por su propia naturaleza, sobrepasan las fronteras nacionales y se inscriben directamente en el marco de los intercambios intracomunitarios;

Considerando que, a la luz del principio de subsidiariedad, es indispensable que la realización del acceso al mercado de la asistencia en tierra se lleve a cabo en un marco comunitario, dejando a los Estados miembros la posibilidad de tomar en consideración la peculiaridad del sector;

---

(1) DO nº L 240 de 24.8.1992, p.1.
(2) DO nº L 240 de 24.8.1992, p.8.
(3) DO nº L 240 de 24.8.1992, p.15.

Considerando que, en su Comunicación de 1 de junio de 1994 "El futuro de la aviación civil en Europa", la Comisión informaba de su voluntad de adoptar antes de que concluyera 1994 una iniciativa destinada a garantizar el acceso al mercado de la asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad y que en su Resolución de 24 de octubre de 1994, el Consejo, confirmó la necesidad de tener en cuenta las exigencias relacionadas con la situación en los aeropuertos al llevar a cabo esta apertura;

Considerando que el acceso al mercado de la asistencia en tierra no pondría en peligro el buen funcionamiento de los aeropuertos comunitarios;

Considerando, por consiguiente, que es necesario determinar las modalidades de acceso al mercado de la asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, y que es fundamental tener en cuenta la situación existente en dichos aeropuertos;

Considerando que, en el caso de determinadas categorías de servicios, el acceso al mercado y el ejercicio de la autoasistencia pueden tropezar con limitaciones por motivos de seguridad, de protección, de capacidad y de espacio disponible; que, en consecuencia, es necesario poder limitar el número de agentes de asistencia en tierra autorizados para prestar estos servicios; que, asimismo, debe poder limitarse el ejercicio de la autoasistencia y que, en tal caso, los criterios aplicables a dichas limitaciones deben ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios;

Considerando que, si el número de agentes de asistencia es limitado, el mantenimiento de una competencia efectiva requiere que al menos uno de ellos sea independiente tanto de la entidad gestora como de la compañía aérea dominante;

Considerando que el buen funcionamiento de los aeropuertos precisa que éstos puedan reservarse la gestión de determinadas infraestructuras difíciles de dividir o desdoblar, por razones técnicas, de rentabilidad y de seguridad; que, no obstante, la gestión centralizada de dichas infraestructuras no puede obstaculizar su utilización por parte de los agentes de asistencia y los usuarios que practiquen la autoasistencia;

Considerando que, en determinados casos, las limitaciones mencionadas pueden alcanzar una intensidad tal que resulte justificada la imposición de restricciones con respecto al acceso al mercado o al ejercicio de la autoasistencia en la medida en que dichas restricciones estén adaptadas y sean transparentes y no discriminatorias;

Considerando que esas excepciones deben tener por objeto permitir a las autoridades aeroportuarias poner remedio a estas limitaciones o, cuando menos, atenuarlas; que dichas excepciones deben ser aprobadas por la Comisión para un período determinado;

Considerando que el mantenimiento de una competencia efectiva y leal exige que, en caso de limitación del número de agentes de asistencia, éstos sean elegidos mediante un procedimiento transparente e imparcial; que los usuarios deben estar asociados al procedimiento de selección, dado que son las primeras interesadas en la calidad y el precio de los servicios que tendrán que utilizar;

Considerando que conviene, por consiguiente, organizar la representación de los usuarios y su participación en la selección de los agentes de asistencia autorizados mediante la creación de un comité compuesto por sus representantes;

Considerando que la entidad gestora del aeropuerto puede también prestar servicios de asistencia en tierra y que, por medio de sus decisiones, puede influir considerablemente sobre la competencia entre los agentes de asistencia; que, para que exista una competencia leal, es indispensable que se imponga a los aeropuertos una distinción estricta entre sus actividades de gestión y regulación de infraestructuras, por una parte, y de prestación de servicios de asistencia, por otra;

Considerando que los mismos requisitos de transparencia deben aplicarse a los usuarios que alcancen un nivel de tráfico importante en un aeropuerto y deseen prestar a terceros servicios de asistencia en tierra;

Considerando que, para que los aeropuertos puedan cumplir su función de gestión de las infraestructuras y garantizar la seguridad y la protección en sus recintos, así como la protección del medio ambiente, los Estados miembros deben poder supeditar la actividad de un agente de asistencia en tierra a la obtención de una autorización; que los criterios de concesión de esa autorización deben ser objetivos, transparentes y no discriminatorios;

Considerando que, por idénticas razones, los Estados miembros deben conservar la facultad de adoptar y aplicar las normas necesarias para el buen funcionamiento de las infraestructuras aeroportuarias; que, sin embargo, estas normas deben respetar los principios de objetividad, transparencia y no discriminación;

Considerando que se debe garantizar el acceso a las instalaciones aeroportuarias a los agentes de asistencia que deseen prestar servicios de asistencia en tierra y a las compañías aéreas que deseen practicar la autoasistencia, en la medida necesaria para el ejercicio de sus derechos;

Considerando que es legítimo que los derechos reconocidos por la presente Directiva sólo se apliquen a los agentes de asistencia en tierra y a los usuarios de terceros países en condiciones de una estricta reciprocidad; que, a falta de reciprocidad, la Comisión debe poder suspender el ejercicio de estos derechos por parte de dichos agentes y usuarios;

Considerando que la presente Directiva no va en perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Tratado y que, en particular, la Comisión seguirá velando por el cumplimiento de estas disposiciones, ejerciendo, en caso de necesidad, todas las facultades que le reconoce el artículo 90 del Tratado,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## Artículo 1

Definiciones

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

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

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

3) autoasistencia en tierra: modalidad de asistencia en tierra por la que un usuario se presta directamente a sí mismo una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios;

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

5) sistema aeroportuario: todo conjunto de aeropuertos agrupados para prestar servicio a una misma ciudad o aglomeración urbana, tal como se define en el Anexo II del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

6) Entidad gestora: la entidad que, en virtud de las disposiciones legales o reglamentarias nacionales, tiene por misión la administración de las infraestructuras aeroportuarias y la coordinación y control de las actividades de los distintos operadores presentes en el aeropuerto o en el sistema aeroportuario de que se trate.

## Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. Las disposiciones de la presente Directiva serán aplicables a todos los aeropuertos situados en el territorio de un Estado abiertos al tráfico comercial.

   No obstante, las disposiciones de los artículos 4, 5, 6, 10, 11 y 12 sólo serán aplicables a los aeropuertos

   - cuyo tráfico anual sea igual o superior a 2 millones de viajeros o 50.000 toneladas de carga, o

   - que, en el curso de los dieciocho meses anteriores, haya registrado un tráfico igual o superior a 1 millón de viajeros o 25.000 toneladas de carga durante un período cualquiera de seis meses consecutivos.

2. La Comisión publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, a título informativo, la lista de los aeropuertos a que hace referencia el párrafo segundo del apartado 1. Dicha lista se publicará por primera vez en el plazo de los tres meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva y, posteriormente, con periodicidad anual.

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

## Artículo 3

Entidad gestora

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

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

3. Si la legislación de un Estado miembro somete las entidades gestoras de uno o varios aeropuertos o sistemas aeroportuarios a la tutela o control de una autoridad pública, las obligaciones impuestas por la presente Directiva a dichas entidades gestoras se impondrán también a las autoridades públicas que las controlen.

## Artículo 4

Separación de actividades

1. La entidad gestora que preste servicios de asistencia en tierra deberá efectuar una estricta separación a nivel contable y de gestión entre las actividades de prestación de dichos servicios y sus otras actividades.

2. El usuario de un aeropuerto que, en el curso del año precedente, haya transportado más del 25% de los pasajeros o de la carga registrados en un aeropuerto, no podrá prestar en dicho aeropuerto servicios de asistencia en tierra a terceros sin efectuar una estricta separación a nivel contable y de gestión entre su actividad de transportista y la de prestación de asistencia a terceros.

3. La realización de la separación a que se refieren los apartados 1 y 2 deberá ser verificada por un inspector independiente.

   Este último comprobará, en particular, la ausencia de flujos financieros procedentes de otras actividades con destino a la actividad de asistencia en tierra.

   El inspector tendrá acceso en todo momento a la contabilidad de la empresa. Informará a la Comisión al menos una vez al año y cada vez que compruebe el incumplimiento de la obligación de separación.

## Artículo 5

Comité de Usuarios

1. A más tardar en el plazo de los doce meses siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para la creación, para cada uno de los aeropuertos contemplados en párrafo segundo del apartado 1 del artículo 2, de un Comité compuesto por representantes de los usuarios.

2. Todos los usuarios de un aeropuerto tendrán derecho a formar parte del Comité o, si lo prefieren, estar representados en el mismo por una organización a la que confíen dicha función. El procedimiento de decisión en el seno del Comité podrá tener en cuenta el volumen de actividad de los distintos usuarios del aeropuerto de que se trate, garantizando al mismo tiempo la representación de cada uno de ellos.

## Artículo 6

Asistencia en tierra a terceros

1. A más tardar, en el plazo de los dos años siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar el libre acceso al mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros.

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

   - asistencia de equipajes
   - asistencia de operaciones en pista
   - asistencia de combustible
   - asistencia de carga y correo.

   No obstante, no podrán limitar este número a menos de dos por cada categoría de servicio. Además, al menos uno de estos agentes de asistencia autorizados no podrá ser controlado, directa o indirectamente,

   - por la entidad gestora,

   - por un usuario que, durante el año precedente a aquel en que se realice la selección de los agentes de asistencia, haya transportado más del 25% de los pasajeros o la carga registrados en el aeropuerto,

   - ni por una entidad que controle o esté controlada directa o indirectamente por dicha entidad gestora o dicho usuario.

3. Sin perjuicio de la aplicación del apartado 2, los Estados miembros velarán por que todo usuario de un aeropuerto pueda recurrir efectivamente al agente de asistencia en tierra de su elección, cualesquiera que sean las partes del aeropuerto que les estén destinadas.

## Artículo 7

Autoasistencia en tierra

1. A más tardar, en el plazo de dos años siguientes a la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar el libre ejercicio de la autoasistencia en tierra.

2. Para las categorías de servicios de asistencia en tierra siguientes:

   - asistencia de equipajes
   - asistencia de operaciones en pista
   - asistencia de combustible
   - asistencia de carga y correo,

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

## Artículo 8

Infraestructuras centralizadas

1. Sin perjuicio de la aplicación de los artículos 6 y 7, los Estados miembros podrán reservar a la entidad gestora o a otra entidad la gestión técnica de las infraestructuras centralizadas de clasificación de equipajes, limpieza de escarcha, depuración de aguas y distribución de combustible. Podrán exigir que los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practiquen la autoasistencia en tierra utilicen obligatoriamente dichas infraestructuras.

2. Los Estados miembros velarán por que la gestión de las infraestructuras a que se refiere el apartado 1, se lleve a cabo de forma transparente, objetiva y no discriminatoria y, en particular, por que dicha gestión no obstaculice la utilización de dichas infraestructuras por parte de los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practiquen la autoasistencia en tierra, dentro de los límites previstos por la presente Directiva.

## Artículo 9

Excepciones

1. Cuando limitaciones específicas de espacio o de capacidad disponible lo justifiquen, el Estado miembro de que se trate podrá decidir:

   a) limitar el número de agentes de asistencia en tierra para cualquier categoría de servicios distinta de las contempladas en el apartado 2 del artículo 6; en este caso se aplicará lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 6;

   b) reservar a un solo agente de asistencia en tierra las categorías de servicios contempladas en el apartado 2 del artículo 6;

   c) reservar el ejercicio de la autoasistencia en tierra a un número limitado de usuarios en lo que respecta a las categorías de servicios distintas de las contempladas en el apartado 2 del artículo 7, siempre que dichos usuarios sean seleccionados en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

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

   a) precisar la o categoría o categorías de servicios para las que se concede la excepción y las limitaciones técnicas que la justifican;

   b) ir acompañada de un plan de ordenación del aeropuerto encaminado a superar tales limitaciones.

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

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

4. Toda decisión por la que se conceda una excepción podrá ser aplicada al término de un período de tres meses a partir de su notificación a la Comisión, salvo que esta última informe durante dicho plazo al Estado miembro interesado de que se opone a la decisión o que se propone hacer un análisis complementario de la misma que, en todo caso, no podrá exceder de un nuevo período de tres meses. En el marco de dicho análisis, la Comisión podrá autorizar con carácter provisional la aplicación total o parcial de la decisión tomando en consideración, en particular, la posibilidad de que se produzcan efectos irreversibles.

   La Comisión podrá estar asesorada por uno o varios expertos.

5. La Comisión podrá asimismo limitar la aplicación de las excepciones previstas en el presente artículo a las partes del aeropuerto o del sistema aeroportuario en que se compruebe la existencia de las limitaciones invocadas.

6. La duración de las excepciones concedidas por los Estados miembros en virtud del apartado 1 no podrá ser superior a tres años. Al término de este período, la solicitud de excepción deberá ser objeto de una nueva decisión del Estado miembro, que se someterá también al procedimiento previsto en el presente artículo.

## Artículo 10

Selección de agentes de asistencia

1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para organizar un procedimiento de selección de los agentes de asistencia autorizados para prestar servicios de asistencia en tierra en un aeropuerto cuando su número esté limitado en los casos previstos en el apartado 2 del artículo 6 o en el artículo 9. Este procedimiento deberá respetar los principios siguientes:

   a) en caso de que los Estados miembros prevean elaborar un pliego de condiciones o especificaciones técnicas a las que deban atenerse los agentes de asistencia en tierra, dicho pliego de condiciones o dichas especificaciones serán establecidos por la entidad gestora y el Comité de Usuarios. Los criterios de selección previstos en el pliego de condiciones o en las especificaciones técnicas deberán ser pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios;

   b) deberá convocarse una licitación, que se publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, y a la que podrán responder todos los agentes de asistencia en tierra interesados, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 16;

   c) Los agentes de asistencia en tierra serán elegidos:

      i) previa consulta al Comité de Usuarios, por la entidad gestora, a condición de que esta última:

         - no preste servicios de asistencia en tierra,
         - no controle directa ni indirectamente ninguna empresa que preste tales servicios
         - ni tenga ninguna participación en dicha empresa;

ii) por el Comité de Usuarios, en caso contrario. En tal caso, cada usuario podrá votar sólo por un agente de asistencia en tierra para cada categoría de servicio;

d) Los agentes de asistencia en tierra serán seleccionados por un período máximo de siete años;

e) Si un agente de asistencia en tierra cesa en su actividad antes de que expire el período para el que ha sido seleccionado, se procederá a su sustitución con arreglo al mismo procedimiento. No obstante, en este caso no podrán tomar parte en la votación los usuarios de un aeropuerto que presten servicios de asistencia en tierra en el aeropuerto de que se trate o que controlen directa o indirectamente una empresa que preste tal servicio.

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

- si controla directa o indirectamente a dicha empresa, o

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

## Artículo 11

Consultas

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para organizar un procedimiento de consultas obligatorias entre la entidad gestora, el Comité de Usuarios y los agentes de asistencia en tierra. Estas consultas se referirán, en particular, a los precios de los servicios que hayan sido objeto de una excepción concedida en aplicación del artículo 9, y a la organización de la prestación de dichos servicios. Las consultas deben celebrarse al menos una vez al año.

## Artículo 12

Autorización

1. Los Estados miembros podrán supeditar la actividad de un agente de asistencia en tierra en un aeropuerto a la obtención de una autorización expedida por una autoridad pública independiente de la entidad gestora de dicho aeropuerto.

   Los criterios de concesión de la autorización deberán referirse a la seguridad o la protección de las instalaciones, las aeronaves, los equipos o las personas, o a la protección del medio ambiente.

   Dichos criterios deberán publicarse y el agente de asistencia en tierra deberá ser informado previamente del procedimiento de concesión.

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

   Deberán comunicarse al agente de asistencia en tierra interesado los motivos de esta denegación.

## Artículo 13

Reglas de conducta

1. El Estado miembro podrá retirar su autorización a un agente de asistencia en tierra o prohibir a un usuario de un aeropuerto la práctica de la autoasistencia si el agente o el usuario incumplen las reglas que le haya impuesto con objeto de garantizar el buen funcionamiento del aeropuerto.

   Dichas reglas deberán respetar los principios siguientes:

   a) deberán aplicarse de forma no discriminatoria a los distintos agentes de asistencia en tierra y usuarios;

   b) deberán guardar relación con el objetivo perseguido;

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

2. El Estado miembro podrá, en particular, exigir 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 14

Acceso a las instalaciones

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

2. Los espacios disponibles del aeropuerto se distribuirán entre los diferentes agentes de asistencia en tierra y entre los distintos usuarios que practiquen la autoasistencia en función de normas y criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. Esas normas y criterios no podrán favorecer a los agentes de asistencia en tierra que ya operen en el aeropuerto ni a los usuarios que ya practiquen la autoasistencia con respecto de los nuevos agentes de asistencia o usuarios.

3. El acceso a las instalaciones aeroportuarias de los agentes de asistencia en tierra y de los usuarios que practiquen la autoasistencia podrá dar lugar a la percepción de un derecho destinado a cubrir los costes que dicho acceso ocasione al aeropuerto y que refleje el nivel de dichos costes. Ese derecho deberá determinarse en función de criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios.

## Artículo 15

Protección y seguridad

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

## Artículo 16

Reciprocidad

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

   a) no concede de hecho o de derecho a los agentes de asistencia en tierra y usuarios comunitarios un trato equivalente al que dispensan los Estados miembros a los agentes de asistencia en tierra o usuarios de ese tercer país, o

   b) no concede de hecho o de derecho el trato nacional a los agentes de asistencia en tierra o usuarios comunitarios

   c) concede, de hecho o de derecho, a los agentes de asistencia en tierra o los usuarios de otros terceros países un trato más favorable que el que reserva a los agentes de asistencia en tierra o usuarios comunitarios,

   la Comisión podrá suspender total o parcialmente las obligaciones que resultan de la presente Directiva con respecto a los agentes de asistencia en tierra y usuarios de dicho tercer país.

2. Los Estados miembros informarán a la Comisión acerca de cualquier obstáculo grave, de hecho o de derecho, que encuentren en terceros países los agentes de asistencia en tierra comunitarios para la prestación de servicios de asistencia en tierra, y los usuarios comunitarios en el ejercicio de la autoasistencia.

## Artículo 17

Derecho de recurso

Los Estados miembros velarán por que todas las partes que justifiquen un interés legítimo dispongan de derecho de recurso contra las decisiones que adopten en aplicación del apartado 2 del artículo 7 y de los artículos 10 a 14.

Dicho recurso deberá poder interponerse ante un órgano jurisdiccional nacional o ante otra autoridad pública independiente de la entidad gestora del aeropuerto de que se trate y, en su caso, de la autoridad pública que controle a esta última.

**Artículo 18**

Informe

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

Dicho informe se elaborará dentro del plazo de los dos años siguientes a la fecha prevista en el apartado 1 del artículo 6 y el apartado 1 del artículo 7.

**Artículo 19**

Aplicación

Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva antes del 1 de julio de 1996. Informará inmediatamente de ello a la Comisión.

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

**Artículo 20**

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

**Artículo 21**

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente

## Anexo

### Lista de los servicios de asistencia en tierra

1. La asistencia administrativa en tierra y la supervisión comprenden:

   - 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;

   - el control de la carga, los mensajes y las telecomunicaciones;

   - la manipulación, almacenamiento, mantenimiento y administración de las unidades de carga;

   - cualquier otro servicio de supervisión antes, durante o después del vuelo y cualquier otro servicio administrativo solicitado por el usuario.

2. La asistencia a pasajeros comprende toda forma de asistencia a los pasajeros a la salida, la llegada, en tránsito, en correspondencia o fuera del aeropuerto, incluidos 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.

4. La asistencia de carga y correo comprende:

   - en cuanto a la carga, en exportación, importación o tránsito, la manipulación física, la manipulación de los documentos correspondientes, las formalidades aduaneras y toda medida cautelar acordada entre las partes o exigida por las circunstancias.

   - 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:

   - el guiado de la aeronave a la llegada y a la salida;
   - la asistencia a la aeronave para su estacionamiento y el suministro de los medios necesarios;
   - la organización de las comunicaciones entre tierra y la cabina de pilotaje;
   - 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;
   - la asistencia para el despegue de la aeronave y el suministro de los medios adecuados;
   - las medidas de seguridad contra incendios u otros riesgos, y el suministro y aplicación de los medios adecuados;
   - el desplazamiento de la aeronave, tanto a la salida como a la llegada, y el suministro y aplicación de los medios necesarios.

6. La asistencia de limpieza y servicio de la aeronave comprende:

- la limpieza exterior e interior de la aeronave, servicio de aseos y servicio de agua;
- la climatización y calefacción de la cabina, la limpieza de la nieve, el hielo y la escarcha de la aeronave, el acondicionamiento de la cabina con los equipos de cabina, y el almacenamiento de dichos equipos.

7. La asistencia de combustible y lubricante comprende:

- la organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible, incluidos el almacenamiento y el control de la calidad y cantidad de las entregas;
- la carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos.

8. La asistencia de mantenimiento en línea comprende:

- las operaciones regulares efectuadas antes del vuelo;
- las operaciones particulares exigidas por el usuario;
- el suministro y la gestión del material necesario para el mantenimiento y de las piezas de recambio;
- el suministro de un punto de estacionamiento o de un hangar para realizar las operaciones de mantenimiento.

9. La asistencia de operaciones de vuelo y asistencia a la tripulación comprenden:

- la preparación del vuelo en el aeropuerto de salida o en cualquier otro lugar;
- la asistencia en vuelo, incluido, si procede, el cambio de itinerario en vuelo;
- los servicios posteriores al vuelo;
- la asistencia a la tripulación.

10. La asistencia de transporte de superficie incluye:

- la organización y ejecución del transporte de pasajeros, tripulaciones, equipajes, carga y correo entre el aeropuerto y cualquier otro lugar o entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, excluido todo transporte entre la aeronave y cualquier otro lugar;
- cualquier transporte especial solicitado por el usuario.

11. La asistencia de mayordomía (*catering*) comprende:

- las relaciones con los proveedores y la gestión administrativa;
- el transporte y la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave;
- el almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación;
- la limpieza de accesorios;
- la preparación y entrega del material y los productos alimenticios.

**FICHA DE IMPACTO SOBRE LA COMPETITIVIDAD Y EL EMPLEO**

**Proposición de directiva relativa al acceso al mercado de la asistencia en escala en los aeropuertos de la Comunidad.**

1. ¿Cúal es la justificación principal de la medida?

   - apertura a la competencia de los servicios de asistencia a terceros y de auto-asistencia
   - apertura adaptada al carácter específico del mercado y a las exigencias de seguridad, de capacidad y de espacio disponibles.

2. Características de las empresas afectadas

   En particular:

   - ¿existe un gran número de PYMEs? **NO.**
   - ¿se observa concentraciones en regiones? **NO.**
   - ¿elegibles para las ayudas regionales de los Estados miembros? **NO.**
   - ¿elegibles para los fondos FEDER? **NO.**

3. ¿Cúales son las obligaciones impuestas a las empresas? **NINGUNA.**

4. ¿Cúales son las obligaciones susceptibles de ser impuestas a las empresas de manera indirecta, por medio de las autoridades locales? **NINGUNA.**

5. ¿Existen medidas especiales para las PYMEs? **NO.**

6. ¿Cúal es el efecto previsible:

   - sobre la competitividad de las empresas?

     Acceso para algunas empresas a un mercado actualmente reservado.

   - sobre el empleo?

     Ningún efecto previsible.

7. ¿Han sido consultados los interlocutores sociales? **SI.**

   - ¿Opinión de los interlocutores sociales?

ISSN 0257-9545

COM(94) 590 final

# DOCUMENTOS

**ES** **08 07**

N° de catálogo : CB-CO-94-695-ES-C

ISBN 92-77-84292-X

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas
L-2985 Luxemburgo