II

(Actos jurídicos preparatorios)

COMISIÓN

Propuesta de directiva del Consejo relativa al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad

(95/C 142/09)

COM(94) 590 final — 94/0325(SYN)

(Presentada por la Comisión el 10 de abril de 1995)

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;

Considerando que, por los Reglamentos (CEE) nºs 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 indispensables 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;

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;

(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 el buen funcionamiento de los aeropuertos precisa que éstos puedan reservarse la gestión de determinadas infrastructuras 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 los primeros interesados en la calidad y el precio de los servicios que tendrán que utilizar;

Considerando que conviene, por consiguiente, organizar la representación de los usarios 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 aeroportuarios 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 el 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 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

      — no 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 im-

puesto 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 práctica 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, o

c) concede, de hecho o de derecho, a las 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. Informarán 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.

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 al aeropuerto y cualquier otro lugar o entre las distintas terminales del mismo aeropuerto, exluido 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.