



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 1.12.2011  
COM(2011) 824 final

2011/0397 (COD)C7-0457/11

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil**

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

{SEC(2011) 1439 final}

{SEC(2011) 1440 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### 1.1. Contexte général – directive du Conseil de 1996

Le terme «services d'assistance en escale» désigne toutes les activités au sol liées à l'aviation exécutées pour des compagnies aériennes dans les aéroports, et constitue une fonction clé dans la chaîne de l'aviation. Ils englobent les onze catégories de services suivantes:

- (1) assistance administrative au sol et supervision;
- (2) assistance «passagers»;
- (3) assistance «bagages»;
- (4) assistance «fret et poste»;
- (5) assistance «opérations en piste»,
- (6) assistance «nettoyage et service de l'avion»;
- (7) assistance «carburant et huile»;
- (8) assistance d'entretien en ligne;
- (9) assistance «opérations aériennes et administration des équipages»;
- (10) assistance «transport au sol»;
- (11) assistance «service commissariat» (catering).

L'efficacité de ces services est importante pour les aéroports, les compagnies aériennes et les passagers et est déterminante pour assurer une utilisation efficace des infrastructures de transport aérien et la performance du système de transport aérien en général.

Quelques estimations concernant le marché de l'assistance en escale: D'après les estimations de la Commission et des parties concernées, les recettes de l'assistance en escale (toutes catégories confondues) se montent à 50 milliards d'euros au niveau mondial. En Europe, l'emploi dans le secteur est estimé à au moins 60 000 personnes<sup>1</sup>. Les coûts des compagnies aériennes liés aux services d'assistance en escale représentent 5 à 12 %<sup>2</sup> de leurs coûts d'exploitation.

---

<sup>1</sup> Estimation de l'IAHA (association des prestataires indépendants) pour ses membres. Tous les prestataires de services d'assistance en escale ne sont pas membres de l'IAHA, et il se peut que les effectifs de ce secteur dépassent 110 000 personnes.

<sup>2</sup> Consultations des parties concernées et rapports annuels de l'observatoire du marché du transport aérien, disponibles à la page [http://ec.europa.eu/transport/air/observatory\\_market/annual\\_reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/observatory_market/annual_reports_en.htm)

En 1996, la Communauté européenne a adopté la directive 96/67/CE du Conseil relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté. Cette directive a été la première étape de l'ouverture et de l'harmonisation progressives de l'accès au marché de l'assistance en escale.

Historiquement, les activités d'assistance en escale ont d'abord été prises en charge par les exploitants d'aéroport ou les compagnies aériennes. Actuellement, en Europe, ils sont de plus en plus fournis par des entreprises spécialisées. L'accès au marché de l'assistance en escale en vertu de la directive repose sur les principes suivants:

- la liberté de l'auto-assistance, c'est-à-dire la possibilité pour les compagnies aériennes de se fournir à elles-mêmes les services d'assistance en escale dans tout aéroport commercial, indépendamment de son volume de trafic. Toutefois, pour quatre catégories de services (assistance «bagages», assistance «opérations en piste», assistance «carburant et huile», assistance «fret et poste»), les États membres peuvent réserver l'exercice de l'auto-assistance à un minimum de deux usagers dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret;
- la liberté de l'assistance aux tiers, c'est-à-dire la possibilité pour des prestataires de services d'assistance en escale de fournir des services aux tiers dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret. Toutefois, pour les quatre catégories de services pouvant faire l'objet des limitations susmentionnées, également dénommés «services réglementés», les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires à un minimum de deux pour chaque catégorie.

## **1.2. Motivation de la proposition**

D'après diverses évaluations de la directive effectuées par la Commission, la directive a permis d'atteindre les principaux objectifs recherchés de la libéralisation du marché de l'assistance en escale dans les aéroports de l'Union: le nombre de prestataires de services a augmenté et les prix de l'assistance en escale ont généralement baissé. En outre, d'après les compagnies aériennes, la qualité du service s'est améliorée avec l'élargissement du choix entre prestataires concurrents.

Depuis l'adoption de la directive en 1996, les conditions d'exercice des services d'assistance en escale ont connu une évolution spectaculaire. Dans un contexte de croissance rapide du trafic aérien et de contraintes de capacité, la question de l'efficacité et de la qualité des services fournis dans les aéroports, y compris les services d'assistance en escale, se pose avec une acuité renouvelée et accrue.

L'initiative «ciel unique européen» de l'Union européenne, dont le but est de réformer l'architecture du contrôle du trafic aérien européen pour répondre aux besoins futurs en matière de capacité et de sécurité, reconnaît l'importance d'intégrer les infrastructures essentielles telles que les aéroports selon les critères de réseau intégral et de porte-à-porte. D'après des statistiques récentes, 70 % des retards résultent des durées de rotation dans les aéroports. L'approche porte-à-porte vise à optimiser et intégrer toutes les phases d'un vol, d'aéroport à aéroport, y compris les services d'assistance en escale, en vue d'améliorer les performances en matière de respect des horaires, de coûts, d'incidence environnementale et de sécurité.

Les crises successives qui ont déjà durement frappé le transport aérien au cours de la dernière décennie constituent une autre raison d'agir. Les difficultés économiques ont amené les États membres aussi bien que le secteur à s'employer à réduire les coûts. Les attaques terroristes imposent de renforcer la sûreté et la sécurité. Enfin, les situations météorologiques graves que l'on a pu observer illustrent la nécessité de renforcer la coordination des opérations au sol dans les aéroports.

Il ressort de la consultation que nous avons organisée sur la directive en vigueur, et de l'évaluation que nous en avons faite (voir les détails ci-dessous), que le cadre juridique actuel n'est plus adapté aux besoins. Le problème est double: *i) la fourniture des services d'assistance en escale manque d'efficacité, en raison de barrières à l'entrée et de l'expansion du transport aérien, et ii) la qualité globale des services ne suit pas l'évolution des besoins en matière de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, ainsi que de protection de l'environnement.*

### **1.3. Objectif de la proposition**

L'analyse d'impact et son résumé, qui accompagnent la présente proposition, définissent les objectifs généraux et spécifiques qui sous-tendent l'adoption du règlement. L'objectif général est d'améliorer l'efficacité et la qualité globale des services d'assistance en escale au profit des usagers (compagnies aériennes) et des utilisateurs finals (passagers et commissionnaires de transport) dans les aéroports de l'Union.

Les objectifs spécifiques sont les suivants:

- (1) faire en sorte que les compagnies aériennes disposent d'un choix accru de solutions d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union;
- (2) harmoniser et clarifier les conditions administratives nationales d'accès au marché (agréments);
- (3) assurer des conditions de concurrence homogènes au niveau de chaque aéroport entre les entreprises d'assistance en escale exerçant leurs activités sous des régimes différents;
- (4) renforcer la coordination entre les prestataires de services d'assistance en escale au niveau de chaque aéroport (les exploitants d'aéroport assurant la coordination au sol au sein du réseau aérien de l'Union dans le cadre de l'approche porte-à-porte);
- (5) clarifier le cadre juridique relatif à la formation et au transfert du personnel.

### **1.4. Dispositions en vigueur dans le domaine de la proposition**

La proposition porte sur l'adoption d'un règlement relatif aux services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union. Ce nouveau règlement doit remplacer et abroger la directive 96/67/CE en vigueur actuellement. Aucune autre disposition ne traite directement des services d'assistance en escale.

### **1.5. Cohérence avec les politiques et les objectifs de l'Union**

La présente initiative constitue l'une des actions requises pour établir l'«espace européen unique des transports» décrit dans le livre blanc de la Commission intitulé «*Feuille de route*

*pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*». Elle fait également partie de l'ensemble de mesures du «paquet aéroports», qualifié d'initiative stratégique dans le programme de travail 2011 de la Commission<sup>3</sup>, en vue d'exploiter le potentiel de croissance du marché unique.

## **2. RÉSULTATS DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT**

### **2.1. Consultation des parties intéressées**

#### *2.1.1. Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

Lors d'une audition organisée le 6 avril 2006, faisant suite à une consultation écrite, la Commission a consulté toutes les parties concernées sur les différentes possibilités envisageables pour réviser la directive.

Le 24 janvier 2007, elle a adopté un rapport sur l'application de la directive<sup>4</sup>, qui a confirmé que les principaux objectifs de cette dernière avaient été atteints, tout en constatant l'existence de tendances négatives.

La Commission a consulté les parties concernées sur le fonctionnement des services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et sur les options possibles pour réviser la directive entre novembre 2009 et septembre 2010.

Une réunion du groupe de travail «assistance en escale» du comité de dialogue social sectoriel (secteur «aviation civile») s'est tenue le 16 novembre 2009. À la suite de cette réunion, trois des quatre principaux représentants ont adopté une déclaration commune<sup>5</sup> préconisant l'amélioration du système d'appel à la concurrence actuel et une clause sociale sur le transfert de personnel en cas de perte d'activité partielle ou totale.

#### *2.1.2. Synthèse des réponses*

Un résumé de la consultation, ainsi que les différentes contributions, sont disponibles à la page:

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

La consultation met en lumière les divergences d'intérêts entre les différentes catégories de parties concernées.

Les compagnies aériennes ont souligné la nécessité d'activer la concurrence sur le marché. Elles se sont déclarées satisfaites de l'élargissement du choix de prestataires de services qui a

---

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

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

<sup>5</sup> Déclaration du 7 avril 2011 des associations professionnelles de l'UE représentant les aéroports (ACI-Europe), les prestataires de services indépendants (IAHA) et les syndicats (Fédération européenne des travailleurs des transports, ETF). Disponible en anglais à l'adresse suivante: <http://www.itfglobal.org/files/seealsodocs/28646/Statement%20GH%20ACI%20IAHA%20ETF%20070411.pdf>

eu lieu généralement à la suite de l'entrée en vigueur de la directive, mais ont souligné que cette tendance n'était pas observée partout en Europe.

Dans un secteur de l'assistance en escale où la stabilité de l'emploi a été mise à mal, les travailleurs ont avancé la nécessité de répondre aux préoccupations sociales (notamment sur le transfert de personnel) et ont fait part de leurs inquiétudes quant à l'introduction d'une concurrence excessive, qui pourrait avoir des conséquences négatives sur les conditions de travail.

Les exploitants d'aéroport ont préconisé une meilleure coordination dans les aéroports et exprimé le souhait de voir reconnu leur rôle de coordination au sol. Certains d'entre eux se sont élevés contre toute ouverture supplémentaire du marché, surtout parce qu'ils considèrent qu'elle aurait des effets négatifs sur la qualité de leurs aéroports et entraînerait une augmentation de leurs coûts.

Les prestataires indépendants ont souligné la nécessité de rendre la concurrence plus équitable entre les différents prestataires de services d'assistance en escale. Ils ont notamment préconisé un durcissement des exigences pour les activités d'assistance en escale exécutées par les exploitants d'aéroport et les compagnies aériennes.

Presque toutes les parties concernées ont appelé à une amélioration de la qualité des services.

## **2.2. Obtention et utilisation d'expertise**

La surveillance continue, par la Commission, de l'application de la directive sur les services d'assistance en escale s'est accompagnée de plusieurs études externes, dont les résultats sont disponibles sur le site internet de la Commission. À la suite de la demande exprimée par le Parlement européen dans sa résolution du 11 octobre 2007<sup>6</sup>, la Commission a entrepris en 2008-2009 une vaste étude<sup>7</sup> sur la mise en œuvre et l'impact de la directive, axée sur les questions d'emploi, de sécurité et de sûreté. En 2011, elle a réalisé une autre étude, portant sur la possibilité de réviser la directive<sup>8</sup>.

## **2.3. Analyse d'impact**

L'analyse d'impact donne une vue d'ensemble des différentes solutions envisagées. Quatre trains de mesures (outre l'option consistant à maintenir le cadre existant) ont été pris en compte pour évaluer la manière dont la directive 96/67/CE pourrait être révisée.

Le train de mesures TM1 améliorerait le système en apportant à la directive des modifications minimales, accompagnées dans la mesure du possible d'orientations. Il comprend: l'ouverture intégrale du marché à l'auto-assistance, des orientations sur les exigences en matière

---

<sup>6</sup> Résolution du Parlement européen du 11 octobre 2007 sur un plan d'action pour renforcer les capacités, l'efficacité et la sécurité des aéroports en Europe [2007/2092(INI)], disponible à la page: <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P6-TA-2007-0433+0+DOC+XML+V0//FR>

<sup>7</sup> «Study on the Impact of Directive 96/67/EC on Ground Handling Services 1996-2007», Airport Research Center, février 2009. Disponible à la page: [http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009\\_02\\_ground\\_handling.pdf](http://ec.europa.eu/transport/air/studies/doc/airports/2009_02_ground_handling.pdf)

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

d'agrément, des définitions plus claires et des exigences plus détaillées pour la séparation comptable, les infrastructures centralisées, la sous-traitance et le comité des usagers<sup>9</sup>. Pour ce qui est de la coordination au niveau aéroportuaire, ce train de mesures prévoit des orientations sur la sous-traitance et des critères d'appel à la concurrence harmonisés. Il garantit aussi une formation minimale ainsi que la consultation des représentants du personnel sur les appels à la concurrence.

Le train de mesures TM2 vise à améliorer le système actuel par un ensemble de mesures plus ambitieux. Il ouvre intégralement le marché de l'auto-assistance et porte à un minimum de trois le nombre de prestataires de services pour l'assistance aux tiers dans les grands aéroports, lorsque ce nombre est limité. Il prévoit aussi la reconnaissance mutuelle des agréments et l'instauration de critères harmonisés d'appel à la concurrence, une meilleure gestion des infrastructures centralisées, la séparation juridique des exploitants d'aéroport et un allongement de la durée des marchés. Il contient de nouvelles exigences en matière de sous-traitance, la définition du rôle des exploitants d'aéroport dans les opérations en général (et d'éventuelles exigences minimales), ainsi que des obligations concernant l'établissement de rapports sur les performances. Sont également prévues une formation minimale et l'autorisation, pour les États membres, d'effectuer le transfert du personnel aux mêmes conditions pour les services réglementés.

Le train de mesures TM2' est similaire à TM2, mais prévoit des mesures différentes pour les moins conflictuels des problèmes répertoriés. L'agrément serait effectué à l'échelon de l'UE et les exigences de qualité minimale seraient également fixées à ce niveau.

Le train de mesures TM3 cherche à améliorer le système actuel par des mesures stratégiques de forte intensité, assurant l'harmonisation intégrale du cadre juridique du marché de l'assistance en escale: une ouverture complète du marché et un accès uniforme à celui-ci grâce à une meilleure gestion des infrastructures centralisées, l'introduction d'un agrément UE et la suppression du droit, pour l'exploitant d'aéroport, de fournir des services d'assistance en escale dans son aéroport. En ce qui concerne la coordination opérationnelle sont prévues des exigences en matière de sous-traitance, la définition du rôle des exploitants d'aéroport dans les opérations en général (et d'éventuelles exigences minimales), ainsi que des obligations concernant l'établissement de rapports sur les performances. Ce train de mesures prévoit le transfert intégral du personnel dans le cadre des procédures d'appel d'offres, et la délivrance d'autorisations au personnel clé.

Les recommandations du comité d'analyse d'impact ont été prises en compte; les principales modifications préconisées concernaient la nécessité de clarifier la définition du problème et les dispositions de protection sociale en cas de transfert de personnel, l'introduction d'un éventail plus vaste d'options stratégiques possibles et une comparaison renforcée des options stratégiques.

Il ressort de l'analyse d'impact que seul le train de mesures TM2 satisfait pleinement aux objectifs définis. Un équilibre approprié entre les effets sociaux et économiques doit être assuré. Ce train de mesures constitue la base de la présente proposition.

---

<sup>9</sup> Le comité des usagers est un comité réunissant des représentants des usagers de l'aéroport (c'est-à-dire des compagnies aériennes), institué dans chaque aéroport.

### 3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

#### 3.1. Résumé de la proposition

*Ouverture complète du marché de l'auto-assistance et passage du nombre minimal de prestataires de services à trois dans les grands aéroports*

Pour quatre catégories de services, la directive 96/67/CE autorise les États membres à limiter l'auto-assistance ou l'assistance aux tiers à un minimum de deux prestataires. Par conséquent, dans certains aéroports, les compagnies aériennes ne disposent que d'un choix restreint entre deux prestataires pour chacun de ces services, et ne sont pas toujours autorisées à pratiquer l'auto-assistance.

Tout usager d'aéroport devrait être autorisé à pratiquer l'auto-assistance. En outre, le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale aux tiers ne devrait pas être inférieur à trois dans les grands aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de passagers ou à 100 000 tonnes de fret.

*Reconnaissance mutuelle des agréments, soumis à des exigences harmonisées*

Trois quarts des États membres ont mis en place un système d'agrément, ce qui donne lieu à de nombreuses exigences administratives différentes à respecter dans l'UE par les prestataires de services d'assistance en escale ou les usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance. La reconnaissance mutuelle des agréments nationaux, soumis à des exigences harmonisées, réduira les coûts administratifs incombant aux opérateurs et réduira les barrières à l'entrée.

*Meilleure gestion des infrastructures centralisées<sup>10</sup>*

Les infrastructures centralisées sont essentielles au fonctionnement des services d'assistance en escale. En l'absence de cadre juridique clair, des distorsions de la concurrence peuvent survenir sur le marché. La proposition inclut un cadre juridique clair pour la définition des infrastructures centralisées et l'établissement des redevances à percevoir des prestataires de services d'assistance en escale et des compagnies aériennes pratiquant l'auto-assistance pour l'utilisation des infrastructures centralisées.

*Séparation juridique des aéroports et de leurs activités d'assistance en escale*

Si un aéroport est lui-même prestataire de services d'assistance en escale, il faut veiller à ce que les services qu'il fournit ne profitent pas indûment des activités de gestion de l'aéroport qu'il exerce par ailleurs.

Le système actuel de séparation comptable pour les aéroports fournissant des services d'assistance en escale est très difficile à surveiller et est jugé insuffisant pour assurer une concurrence loyale. La proposition prévoit que les aéroports exercent leurs activités d'assistance en escale via un organisme doté de la personnalité juridique, distinct de l'entité chargée des activités de gestion d'aéroport.

*Amélioration de la procédure d'appel à la concurrence*

La durée maximale de 7 années pour laquelle est sélectionné un prestataire de services réglementés est perçue comme étant insuffisante, ne serait-ce que pour amortir les coûts des équipements au sol. La proposition prévoit de porter à 10 années cette durée maximale.

---

<sup>10</sup> Il s'agit des infrastructures «servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication».



La proposition contient des précisions supplémentaires concernant les détails de la procédure de sélection des prestataires de services réglementés, afin d'assurer une application harmonisée de cette procédure et de faire en sorte que les entreprises retenues soient effectivement celles qui sont le mieux à même de fournir les services d'assistance en escale.

Lors de la sélection des prestataires de services réglementés, le comité des usagers doit être consulté. La proposition contient des dispositions sur le règlement intérieur du comité des usagers, afin d'éviter tout conflit d'intérêts pour les compagnies aériennes qui fournissent aussi des services d'assistance en escale.

#### *Clarification des règles de sous-traitance*

Si la sous-traitance apporte aux prestataires de services d'assistance en escale une souplesse supplémentaire dont ils ont parfois besoin, la sous-traitance et la sous-traitance en cascade peuvent aussi engendrer des contraintes de capacité et avoir des effets négatifs sur la sécurité.

La proposition contient par conséquent des règles claires en matière de sous-traitance, permettant aux prestataires d'y recourir mais en limitant la sous-traitance par les aéroports et les compagnies aériennes qui pratiquent l'auto-assistance aux situations de force majeure, et en interdisant la sous-traitance en cascade.

#### *Rôle de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans la coordination des services au sol*

La crise qu'a connue le secteur du transport aérien l'année dernière en raison de conditions hivernales graves souligne la nécessité de renforcer la coordination des opérations au sol dans les aéroports. En effet, on a constaté, dans certains aéroports, une faible résilience face à ce type de situation météorologique, y compris en ce qui concerne la fourniture de services d'assistance en escale. Or, les problèmes survenant dans un aéroport ont des répercussions de grande ampleur sur le réseau tout entier, ce qui rend une amélioration du niveau de résilience en situation de crise d'autant plus importante.

L'entité gestionnaire de l'aéroport devrait être responsable de la bonne coordination des activités d'assistance en escale dans son aéroport. En outre, dans les grands aéroports, particulièrement importants pour le réseau de transport aérien européen, l'entité gestionnaire de l'aéroport doit faire en sorte que ces opérations soient coordonnées à travers un processus décisionnel coopératif pour l'aéroport et un plan d'urgence adéquat.

#### *Responsabilité des gestionnaires d'aéroport en ce qui concerne les exigences de qualité minimale pour les opérations d'assistance en escale, à définir dans un acte délégué*

La qualité insuffisante d'un seul prestataire de services d'assistance en escale risque de perturber le système aéroportuaire au détriment de toutes les parties prenantes du secteur du transport aérien. L'absence de normes de qualité minimale communes pour tous les prestataires dans un aéroport a été décrite par les parties concernées comme une lacune de la directive en vigueur.

La proposition prévoit la fixation de normes de qualité minimale pour la fourniture des services d'assistance en escale, à respecter par tous les prestataires et tous les usagers d'aéroport pratiquant l'auto-assistance.

#### *Obligations d'établissement de rapports sur les performances des services d'assistance en escale, à définir dans un acte délégué*

Des données suffisantes, indépendantes et centralisées sur les performances des services d'assistance en escale contribueront à déterminer les mesures appropriées qu'il conviendrait de prendre à l'avenir. Les prestataires et les usagers pratiquant l'auto-assistance devraient être tenus de faire rapport sur les performances de leurs services d'assistance en escale.

### *Formation minimale obligatoire pour le personnel*

Dans un secteur à forte intensité de main-d'œuvre tel que l'assistance en escale, le développement et la formation continue du personnel ont une forte incidence sur la qualité des services. À l'inverse, le manque de formation du personnel accroît le risque d'avoir des services de faible qualité, et risque surtout de nuire à la sécurité et à la sûreté des services d'assistance en escale. La proposition introduit des exigences de formation minimale pour tous les prestataires et les compagnies aériennes pratiquant l'auto-assistance, afin de garantir la sécurité et la sûreté des opérations et de créer des conditions de concurrence homogène entre les opérateurs.

### *Possibilité pour les États membres d'imposer une exigence de reprise du personnel aux mêmes conditions lorsqu'une procédure d'appel à la concurrence est organisée*

D'après la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne<sup>11</sup>, il existe actuellement une ambiguïté quant aux mesures que les États membres sont autorisés à prendre lors du remplacement d'un prestataire de services réglementés.

Le secteur de l'assistance en escale connaît une rotation du personnel importante, qui semble résulter en partie de la directive. Les prestataires sélectionnés dans le cadre d'une procédure d'appel à la concurrence pour fournir des services réglementés ne peuvent exercer leurs activités que pendant une durée maximale limitée. Le système d'appel à la concurrence semble par conséquent encourager la rotation du personnel. L'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. Il est donc approprié de clarifier les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE en cas de transfert d'entreprises, et de permettre aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates.

## **3.2. Base juridique**

La proposition est fondée sur l'article 100 du TFUE.

## **3.3. Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique, la proposition ne relevant pas de la compétence exclusive de l'Union.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres, étant donné que les compagnies aériennes opèrent au sein d'un marché unique de l'aviation et que les prestataires de services en escale déploient également leurs activités sur un marché européen ou international. Le cadre applicable aux services d'assistance en escale ne peut être réglementé à un niveau inférieur. Toute action isolée à l'échelon des États membres risque de nuire au fonctionnement du marché intérieur.

Une action de l'Union européenne est mieux à même de réaliser les objectifs de la proposition. Les règles européennes relatives aux services d'assistance en escale constituent un complément essentiel à la législation européenne qui sous-tend le marché intérieur du transport aérien; en effet, l'existence d'un système équitable, transparent et non discriminatoire pour la fourniture de services d'assistance en escale est essentielle pour

---

<sup>11</sup> Arrêt du 9 décembre 2004 dans l'affaire C-460/02, Commission/Italie. Arrêt du 14 juillet 2005 dans l'affaire C-386/03, Commission/Allemagne.

garantir l'efficacité et la qualité de ces services, qui jouent un rôle vital dans la chaîne de l'aviation.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

### **3.4. Principe de proportionnalité**

La proposition est conforme au principe de proportionnalité. Les charges supplémentaires pour les opérateurs économiques et les autorités nationales sont limitées à ce qui est nécessaire pour améliorer l'efficacité et la qualité générale des services d'assistance en escale. Bien que la proposition implique des coûts substantiels, principalement pour améliorer la gestion des infrastructures centralisées, procéder à la séparation juridique des aéroports et de leurs activités d'assistance en escale, et respecter les obligations en matière de rapports, ces coûts devraient être compensés par les avantages économiques substantiels qui seront obtenus, ainsi qu'en termes de qualité.

### **3.5. Choix des instruments**

L'instrument proposé est un règlement. Les autres instruments ne seraient pas adéquats. Compte tenu du besoin récent de normes de qualité minimale harmonisées dans les aéroports pour mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte» de la gestion du trafic aérien, et d'une harmonisation plus poussée des conditions d'accès au marché pour assurer une concurrence plus équitable sur le marché de l'assistance en escale, la souplesse qu'a apportée le choix d'une directive en 1996 n'est plus appropriée.

Il faut un instrument juridique d'application générale.

Un règlement répond au besoin d'harmonisation des marchés de l'assistance en escale au niveau de l'UE, étant donné que le manque d'harmonisation a été décrit comme un problème. La plupart des difficultés que pose le cadre juridique actuel sont liées à des divergences de mise en œuvre entre les États membres.

Ainsi, l'instrument juridique le plus approprié est le règlement, car les autres solutions ne permettraient pas d'atteindre les objectifs poursuivis.

## **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de l'UE.

## **5. ÉLÉMENTS OPTIONNELS**

### **5.1. Retrait de dispositions législatives en vigueur**

L'adoption de la proposition entraînera l'abrogation de la directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté.

### **5.2. Espace économique européen**

L'acte proposé concerne un domaine intéressant l'EEE et devrait donc être étendu à celui-ci.

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**sur les services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union et abrogeant la directive 96/67/CE du Conseil**

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne,

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

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>12</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>13</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté<sup>14</sup> prévoit l'ouverture progressive du marché de l'assistance en escale.
- (2) Les aéroports et les services d'assistance en escale sont essentiels au bon fonctionnement du transport aérien et constituent une fonction clé dans la chaîne de l'aviation. Les services d'assistance en escale couvrent toutes les activités au sol liées à l'aviation exécutées pour des compagnies aériennes individuelles dans les aéroports.
- (3) La déclaration adoptée lors du sommet de l'aviation organisé à Bruges en octobre 2010 a reconnu la nécessité de réformer les règles de l'Union pour stimuler la compétitivité de chaque maillon de la chaîne du transport aérien (aéroports, transporteurs, autres prestataires de services).

---

<sup>12</sup> JO C du , p. .

<sup>13</sup> JO C du , p. .

<sup>14</sup> JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

- (4) Le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports»<sup>15</sup> qualifie l'amélioration de l'accès au marché et la fourniture de services de qualité dans les aéroports de vitales pour la qualité de vie des Européens et y voit une action essentielle pour réaliser l'espace européen unique des transports.
- (5) La poursuite de l'ouverture progressive du marché de l'assistance en escale et l'introduction d'exigences harmonisées pour la fourniture de services d'assistance en escale sont susceptibles de renforcer l'efficacité et la qualité globale de ces services au profit tant des compagnies aériennes que des passagers et des commissionnaires de transport. Il devrait en résulter une amélioration de la qualité des opérations aéroportuaires en général.
- (6) Compte tenu du besoin récent de normes de qualité minimale harmonisées dans les aéroports pour mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte» de la gestion du trafic aérien en vue de réaliser le Ciel unique européen, et de la nécessité d'une harmonisation plus poussée pour exploiter pleinement les avantages de l'ouverture progressive du marché de l'assistance en escale sous la forme d'une amélioration de la qualité et de l'efficacité des services concernés, il faudrait remplacer la directive 96/67/CE par un règlement.
- (7) Le libre accès au marché de l'assistance en escale est compatible avec le bon fonctionnement des aéroports de l'Union, à condition que des mesures de sauvegarde idoines soient mises en place. Il devrait être réalisé de manière progressive et adaptée aux exigences du secteur.
- (8) L'ouverture progressive du marché en vertu de la directive 96/67/CE a déjà eu des résultats positifs en matière d'amélioration de l'efficacité et de la qualité. La poursuite de cette ouverture progressive est donc judicieuse.
- (9) Tout usager d'aéroport devrait être autorisé à pratiquer l'auto-assistance. Parallèlement, il est nécessaire de maintenir une définition claire et restrictive de l'auto-assistance, afin d'éviter les abus et les conséquences négatives pour le marché de l'assistance aux tiers.
- (10) Pour certaines catégories de services d'assistance en escale, l'accès au marché peut se heurter à des contraintes de sécurité, de sûreté, de capacité et de disponibilité d'espace. Il devrait donc être possible de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir ces services.
- (11) Dans certains cas, les contraintes de sûreté, de sécurité, de capacité et de disponibilité d'espace peuvent être d'une intensité telle qu'elles peuvent justifier des restrictions plus poussées de l'accès au marché ou de l'exercice de l'auto-assistance, à condition que celles-ci revêtent un caractère pertinent, objectif, transparent et non discriminatoire. Dans de telles circonstances, les États membres devraient pouvoir demander des dérogations aux dispositions du présent règlement.
- (12) De telles dérogations devraient avoir pour objectif de permettre aux autorités aéroportuaires de remédier à ces contraintes ou du moins de les atténuer. Elles devraient être soumises à l'approbation de la Commission.

---

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

- (13) Le maintien d'une concurrence effective et loyale exige qu'en cas de limitation du nombre des prestataires, ceux-ci soient choisis au moyen d'une procédure d'appel à la concurrence ouverte, transparente et non discriminatoire, dont les détails devraient être précisés.
- (14) Les usagers devraient être consultés lors de la sélection de prestataires de services d'assistance en escale, étant donné que la qualité et le prix de ces services représentent pour eux un intérêt majeur.
- (15) Il importe en conséquence d'organiser la représentation des usagers et leur consultation, notamment lors de la sélection des prestataires autorisés à fournir les services d'assistance en escale.
- (16) Dans le contexte de la sélection de prestataires dans un aéroport, il devrait être possible, dans certaines circonstances et à des conditions spécifiques, d'étendre une obligation de service public à d'autres aéroports situés dans la même région géographique de l'État membre concerné.
- (17) Des doutes existent sur le fait que les États membres peuvent exiger la reprise de membres du personnel lors du remplacement d'un prestataire fournissant des services d'assistance en escale pour lesquels l'accès au marché est limité. L'absence de continuité du personnel risque d'avoir un effet préjudiciable sur la qualité des services d'assistance en escale. Il est donc approprié de clarifier les règles relatives à la reprise de personnel au-delà de l'application des dispositions de la directive 2001/23/CE en cas de transfert d'entreprises, en permettant aux États membres de garantir des conditions d'emploi et de travail adéquates.
- (18) Afin d'assurer le bon fonctionnement des opérations de transport aérien dans les aéroports, de garantir la sécurité et la sûreté dans l'enceinte aéroportuaire ainsi que d'assurer la protection de l'environnement et le respect des dispositions et règles sociales en vigueur, la fourniture de services d'assistance en escale devrait être subordonnée à un agrément approprié. Étant donné que la majorité des États membres disposent actuellement de systèmes d'agrément de la fourniture de services d'assistance en escale, mais que ces systèmes diffèrent largement, il convient de mettre en place un système d'agrément harmonisé.
- (19) Pour garantir que tous les prestataires de services et les usagers pratiquant l'auto-assistance possèdent une solidité économique suffisante, une honorabilité, une couverture d'assurance suffisante et une connaissance adéquate des opérations d'assistance en escale et de l'environnement aéroportuaire, et pour assurer des conditions de concurrence homogènes, l'octroi d'un agrément devrait être subordonné à des exigences minimales.
- (20) L'efficacité de la fourniture des services d'assistance en escale nécessite un accès ouvert aux infrastructures centralisées de l'aéroport et un cadre juridique clair pour la définition de celles-ci. Il devrait néanmoins être possible de percevoir des redevances pour l'utilisation des infrastructures centralisées.
- (21) Ces redevances devraient être non discriminatoires et calculées de manière transparente. Elles ne devraient pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir les

coûts de la mise à disposition des infrastructures centralisées, y compris un rendement raisonnable de l'actif.

- (22) L'entité gestionnaire de l'aéroport et/ou toute autre entité gestionnaire des infrastructures centralisées dudit aéroport devraient consulter régulièrement les usagers de l'aéroport sur la définition des infrastructures et sur le niveau des redevances.
- (23) L'entité gestionnaire de l'aéroport peut également fournir elle-même des services d'assistance en escale. Étant donné que simultanément, une telle entité peut, par ses décisions, exercer une influence considérable sur la concurrence entre prestataires de services d'assistance en escale, les aéroports devraient être tenus de confier les services d'assistance en escale à un organisme doté de la personnalité juridique distinct de l'entité qui gère les infrastructures.
- (24) Afin de permettre aux aéroports de remplir leur mission de gestion des infrastructures, de garantir la sécurité et la sûreté dans l'enceinte aéroportuaire et d'assurer la résilience des services d'assistance en escale, y compris en situation de crise, l'entité gestionnaire de l'aéroport devrait être responsable de la coordination adéquate des activités d'assistance en escale dans l'aéroport. L'entité gestionnaire de l'aéroport devrait faire rapport sur la coordination des activités d'assistance en escale à la commission d'examen des performances d'Eurocontrol en vue d'une optimisation consolidée.
- (25) L'entité gestionnaire de l'aéroport, une autorité publique ou toute autre entité contrôlant l'aéroport devrait aussi avoir le pouvoir d'édicter les règles nécessaires au bon fonctionnement des infrastructures aéroportuaires.
- (26) Il est nécessaire de définir des normes de qualité minimale à respecter obligatoirement par les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance, afin d'assurer la qualité globale du service et d'établir des conditions de concurrence homogènes entre les prestataires.
- (27) Afin d'améliorer les performances dans toute la chaîne de l'aviation et de mettre en œuvre l'approche «porte-à-porte», les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance devraient faire rapport à la Commission sur leurs performances.
- (28) Dans un secteur à forte intensité de main-d'œuvre tel que l'assistance en escale, le développement et la formation continue du personnel ont une forte incidence sur la qualité des services. Il convient par conséquent de fixer des exigences de formation minimale pour assurer la qualité des opérations au regard des critères de fiabilité, de résilience, de sécurité et de sûreté, et pour créer des conditions de concurrence homogènes entre les opérateurs.
- (29) La sous-traitance accroît la flexibilité des prestataires de services d'assistance en escale. Néanmoins, la sous-traitance, et la sous-traitance en cascade, risquent aussi d'entraîner des contraintes de capacité et d'avoir des effets négatifs sur la sécurité et la sûreté. La sous-traitance devrait par conséquent être limitée et les règles qui la régissent devraient être clarifiées.

- (30) Les droits reconnus par le présent règlement ne devraient s'appliquer aux prestataires de services d'assistance en escale de pays tiers et aux usagers pratiquant l'auto-assistance originaires de pays tiers qu'à la condition d'une stricte réciprocité. En l'absence de réciprocité, la Commission devrait être habilitée à décider qu'un ou plusieurs États membres devraient suspendre ces droits à l'égard de ces prestataires ou usagers.
- (31) Les États membres devraient conserver le pouvoir de garantir un niveau adéquat de protection sociale pour le personnel des entreprises qui fournissent des services d'assistance en escale.
- (32) Afin de garantir que des exigences harmonisées en matière d'assurances s'appliquent aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en ce qui concerne les exigences en matière d'assurances pour les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance. Afin de garantir que des obligations harmonisées et dûment actualisées s'appliquent en ce qui concerne les normes de qualité minimale pour les services d'assistance en escale et les obligations en matière de rapports imposées aux prestataires et aux usagers pratiquant l'auto-assistance, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité en ce qui concerne les spécifications des normes de qualité minimale pour les services d'assistance en escale et en ce qui concerne les spécifications, sur les plans du contenu et de la diffusion, des rapports à présenter par les prestataires et les usagers pratiquant l'auto-assistance. Il est particulièrement important que la Commission procède à des consultations appropriées tout au long de son travail préparatoire, notamment au niveau des experts et en faisant appel au comité de dialogue social sectoriel spécifique institué en vertu de la décision 98/500/CE.
- (33) Durant la phase de préparation et de rédaction des actes délégués, il convient que la Commission transmette simultanément, en temps utile et en bonne et due forme, les documents pertinents au Parlement européen et au Conseil.
- (34) Pour garantir des conditions uniformes de mise en œuvre du présent règlement, il y a lieu de conférer à la Commission des compétences d'exécution. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec les dispositions du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission<sup>16</sup>.
- (35) La procédure consultative devrait être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution octroyant des dérogations quant au degré d'ouverture du marché de l'assistance en escale aux tiers et de l'auto-assistance, étant donné qu'il s'agit d'actes de portée limitée.
- (36) La procédure consultative devrait aussi être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution sur l'extension, par un État membre, d'une obligation de service public à un aéroport insulaire, étant donné qu'il s'agit d'actes de portée limitée.

---

<sup>16</sup> JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.



- (37) La procédure d'examen devrait être utilisée pour l'adoption de décisions d'exécution concernant la suspension totale ou partielle du droit d'accès au marché de l'assistance en escale sur le territoire d'un État membre pour les prestataires et les usagers d'un pays tiers.
- (38) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir l'application plus homogène de la législation de l'Union en ce qui concerne les services d'assistance en escale, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres en raison du caractère international du transport aérien, et peut donc être mieux réalisé au niveau de l'Union, l'Union peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (39) La déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar, adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 au cours de la première réunion ministérielle du Forum de dialogue sur Gibraltar, remplacera la déclaration conjointe sur l'aéroport de Gibraltar faite à Londres le 2 décembre 1987, le respect total de la déclaration de 2006 étant assimilé au respect de la déclaration de 1987.
- (40) Il y a donc lieu d'abroger la directive 96/67/CE,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

## **Chapitre I — Champ d'application et définitions**

### *Article premier Champ d'application*

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

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

### *Article 2 Définitions*

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (a) «aéroport»: tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux;
- (b) «entité gestionnaire de l'aéroport»: l'entité qui, conjointement ou non avec d'autres activités, tient de la législation ou de la réglementation nationale la mission

d'administration et de gestion des infrastructures aéroportuaires, de coordination et de contrôle des activités des différents opérateurs présents sur l'aéroport considéré;

- (c) «usager d'aéroport» ou «usager»: toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport considéré;
- (d) «assistance en escale»: les services rendus sur un aéroport à un usager tels que décrits en annexe;
- (e) «auto-assistance en escale» ou «auto-assistance»: situation dans laquelle un usager se fournit directement à lui-même une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale et ne passe avec un tiers aucun contrat, sous quelque dénomination que ce soit, ayant pour objet la prestation de tels services; aux fins du présent règlement, ne sont pas considérés comme tiers entre eux des usagers:
  - dont l'un détient dans l'autre une participation majoritaire ou
  - dont la participation dans chacun d'eux est majoritairement détenue par une même entité;
- (f) «prestataire de services d'assistance en escale» ou «prestataire»: toute personne physique ou morale fournissant aux tiers une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale;
- (g) «infrastructures centralisées»: les installations spécifiques d'un aéroport qui ne peuvent, pour des raisons techniques, environnementales, de coût ou de capacité, être subdivisées ou multipliées et dont la disponibilité est essentielle et nécessaire à l'exécution de services d'assistance en escale;
- (h) «sous-traitance»: la conclusion, par un prestataire de services d'assistance en escale en qualité de contractant principal, ou exceptionnellement par un usager pratiquant l'auto-assistance, d'un contrat avec un tiers dénommé «sous-traitant», aux termes duquel ce sous-traitant est tenu d'exécuter une ou plusieurs catégories (ou sous-catégories) de services d'assistance en escale;
- (i) «agrément»: l'autorisation, accordée par l'autorité compétente à une entreprise, de fournir des services d'assistance en escale conformément aux conditions qui y sont indiquées;
- (j) «autorité de supervision indépendante»: l'autorité visée à l'article 11 de la directive 2009/12/CE.

## **Chapitre II — Exigences préalables générales**

### *Article 3*

#### *Entité gestionnaire de l'aéroport*

1. Lorsque la gestion et l'exploitation d'un aéroport ne sont pas assurées par une seule entité mais par plusieurs entités distinctes, chacune de celles-ci est considérée

comme faisant partie de l'entité gestionnaire de l'aéroport pour ce qui concerne l'application du présent règlement.

2. Lorsqu'il n'est établi qu'une seule entité gestionnaire pour plusieurs aéroports, chacun de ces aéroports est considéré isolément pour tout ce qui concerne l'application du présent règlement.

#### *Article 4* *Comité des usagers*

1. Chaque aéroport concerné établit un comité de représentants des usagers de l'aéroport ou des organisations représentant les usagers de l'aéroport (ci-après le «comité des usagers»).
2. Tous les usagers ont le droit de participer aux travaux du comité des usagers ou, à leur choix, d'y être représentés par une organisation désignée à cet effet. Toutefois, s'ils sont représentés par une telle organisation, celle-ci ne fournit pas de services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné.
3. Le comité des usagers établit son propre règlement intérieur sous forme écrite, incluant les règles de vote.

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

4. La pondération des voix au sein du comité des usagers est telle que:
  - (a) quel que soit le volume de trafic annuel assuré par un même usager dans un aéroport, cet usager ne dispose pas de plus de 49 % des voix;
  - (b) les usagers pratiquant l'auto-assistance disposent au maximum d'un tiers des voix.
5. L'entité gestionnaire de l'aéroport assure le secrétariat du comité des usagers.

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

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

## Chapitre III — Ouverture du marché de l'assistance en escale

### SECTION 1 AUTO-ASSISTANCE

#### *Article 5* *Auto-assistance*

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

### SECTION 2 ASSISTANCE AUX TIERS

#### *Article 6* *Assistance aux tiers*

1. Les prestataires de services d'assistance en escale disposent du libre accès au marché de la fourniture de services d'assistance en escale aux tiers dans tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années.
2. Dans les aéroports visés au paragraphe 1, les États membres peuvent limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir les catégories suivantes de services d'assistance en escale:
  - (a) assistance «bagages»;
  - (b) assistance «opérations en piste»,
  - (c) assistance «carburant et huile»;
  - (d) assistance «fret et poste» en ce qui concerne, tant à l'arrivée qu'au départ ou en transit, le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef.

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

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

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

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

4. Lorsque le nombre de prestataires autorisés est limité en application du paragraphe 2, les États membres ne peuvent pas empêcher un usager d'aéroport, quelle que soit la partie de cet aéroport qui lui est affectée, de bénéficier, pour chaque catégorie de services d'assistance en escale sujette à limitation, d'un choix effectif, dans les conditions prévues aux paragraphes 2 et 3, entre au moins:
  - deux prestataires de services d'assistance en escale, ou
  - trois prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années.
5. Lorsqu'un aéroport atteint l'un des seuils de trafic de fret définis dans le présent article sans toutefois atteindre le seuil de trafic de passagers correspondant, le présent règlement ne s'applique pas en ce qui concerne les catégories de services d'assistance réservées uniquement aux passagers.
6. Tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, et dont le trafic annuel passe ensuite sous le seuil de 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret, maintient l'ouverture de son marché à des prestataires pratiquant l'assistance aux tiers au moins les trois premières années qui suivent celle au cours de laquelle a eu lieu le passage sous le seuil.
7. Tout aéroport dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, et dont le trafic annuel passe ensuite sous le seuil de 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret, maintient l'ouverture de son marché à des prestataires pratiquant l'assistance aux tiers au moins les trois premières années qui suivent celle au cours de laquelle a eu lieu le passage sous le seuil.

#### *Article 7* *Sélection des prestataires*

1. Lorsque le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale dans un aéroport est limité en vertu de l'article 6 ou de l'article 14, ces prestataires sont sélectionnés conformément à une procédure d'appel à la concurrence transparente, ouverte et non discriminatoire.

2. L'autorité adjudicatrice est:
  - (a) l'entité gestionnaire de l'aéroport, si celle-ci:
    - ne fournit pas de services similaires d'assistance en escale, et
    - ne contrôle, directement ou indirectement, aucune entreprise fournissant de tels services et
    - ne détient aucune participation dans une telle entreprise;
  - (b) dans tous les autres cas, une autorité compétente indépendante de l'entité gestionnaire de l'aéroport.
3. Le comité des usagers n'a accès aux offres des candidats à aucun stade de la procédure de sélection. L'entité gestionnaire de l'aéroport n'a accès aux offres des candidats à aucun stade de la procédure de sélection si elle n'est pas l'autorité adjudicatrice.
4. Après avoir informé la Commission, l'État membre concerné peut prévoir dans le cahier des charges une obligation de service public à respecter par les prestataires pour les aéroports desservant des régions périphériques ou en développement faisant partie de son territoire, où les prestataires ne sont pas disposés à fournir des services sans soutien public (c'est-à-dire l'octroi de droits exclusifs ou le versement d'indemnités), mais qui revêtent une importance capitale sur le plan de l'accessibilité pour l'État membre concerné. Cette disposition est sans préjudice des règles de l'Union relatives aux aides d'État.
5. Un appel d'offres est lancé et publié au *Journal officiel de l'Union européenne*.
6. La sélection des prestataires par l'autorité adjudicatrice se fait en deux étapes:
  - (a) une procédure de présélection visant à évaluer l'adéquation des candidats; et
  - (b) une procédure d'attribution visant à sélectionner le ou les prestataires autorisés.

*Article 8*  
*Procédure de présélection*

1. Lors de la procédure de présélection, l'autorité adjudicatrice vérifie que les candidats respectent une série de critères minimaux. Elle établit ces critères après avoir consulté le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si cette dernière n'est pas l'autorité adjudicatrice.
2. Les critères minimaux comprennent les éléments suivants:
  - (a) le candidat dispose d'un agrément valable délivré conformément au chapitre IV sur les procédures d'agrément;
  - (b) le candidat démontre son aptitude et s'engage par écrit à appliquer les dispositions et règles pertinentes, notamment la législation applicable dans le

domaine du droit du travail, les conventions collectives applicables, les règles de conduite et les exigences de qualité de l'aéroport.

3. L'autorité adjudicatrice établit la liste restreinte des candidats qui satisfont aux critères de la procédure de présélection.

*Article 9*  
*Procédure d'attribution*

1. Lors de la procédure d'attribution, l'autorité adjudicatrice sélectionne un prestataire parmi les candidats figurant sur la liste restreinte et attribue l'autorisation à ce prestataire après avoir consulté le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si cette dernière n'est pas l'autorité adjudicatrice.
2. La sélection du prestataire auquel sera attribuée l'autorisation repose sur une comparaison des offres des candidats par rapport à une liste de critères d'attribution. Ces critères sont pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires. L'autorité adjudicatrice établit les critères d'attribution après avoir consulté le comité des usagers et l'entité gestionnaire de l'aéroport, si cette dernière n'est pas l'autorité adjudicatrice.
3. Les critères d'attribution comprennent les éléments suivants:
  - (a) cohérence et plausibilité du plan d'entreprise, évalué au moyen d'un modèle de calcul de coûts;
  - (b) niveau de qualité des opérations évalué sur la base d'un horaire de vol représentatif et englobant, le cas échéant, l'efficacité de l'utilisation du personnel et des équipements, le dernier délai pour l'enregistrement des bagages et du fret, les délais de livraison des bagages et du fret et les temps d'escale maximaux;
  - (c) adéquation des ressources matérielles en ce qui concerne la disponibilité des équipements et leur incidence environnementale;
  - (d) adéquation des ressources humaines en ce qui concerne l'expérience des travailleurs et la pertinence du programme de formation/qualification;
  - (e) qualité des technologies de l'information et de la communication;
  - (f) qualité de la planification organisationnelle;
  - (g) performance environnementale.
4. La pondération relative des critères d'attribution apparaît dans l'appel d'offres et les documents pertinents. Pour chaque critère d'attribution est prévue une fourchette de points dont l'écart maximal doit être approprié. L'autorité adjudicatrice peut fixer le nombre minimal de points que doit atteindre, pour certains critères d'attribution spécifiques, un candidat retenu. La fixation d'un nombre minimal de points n'est pas discriminatoire et est clairement annoncée dans l'appel d'offres et les documents

pertinents. L'autorité adjudicatrice ne peut éliminer aucun des critères d'attribution, ni en ajouter d'autres, ni subdiviser ceux initialement prévus dans l'appel d'offres.

5. L'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné est attribuée au candidat ayant obtenu le nombre de points le plus élevé, ainsi que le nombre minimal de points éventuellement requis pour certains critères d'attribution.
6. Les usagers qui posent leur candidature pour la fourniture de services aux tiers ou qui pratiquent l'auto-assistance ne sont pas consultés lors de la procédure d'attribution.
7. L'autorité adjudicatrice veille à ce que la décision d'attribution, ainsi que les raisons de celle-ci, soient rendues publiques.

#### *Article 10*

##### *Période de sélection et cessation d'activité*

1. L'autorisation accordée aux prestataires de services d'assistance en escale est valable pour une durée minimale de sept années et une durée maximale de dix années, excepté en cas de dérogation concernant l'ouverture de l'auto-assistance et de l'assistance aux tiers conformément à l'article 14, paragraphe 1. La période exacte de validité de l'autorisation et la date à laquelle les prestataires doivent commencer leurs activités sont clairement indiquées dans l'appel d'offres.
2. Un prestataire de services d'assistance en escale commence à fournir ses services dans le mois qui suit la date de commencement indiquée dans l'appel d'offres. L'autorité adjudicatrice peut, dans des cas dûment justifiés, à la demande du prestataire de services d'assistance en escale et après consultation du comité des usagers, prolonger cette période de six mois au maximum. L'autorisation perd sa validité à l'expiration de cette période.
3. L'autorité adjudicatrice anticipe la fin de la période d'autorisation et veille à ce que tout prestataire sélectionné à l'issue d'un nouvel appel d'offres soit autorisé à commencer ses activités le jour qui suit le dernier jour de la période d'autorisation du ou des prestataires sélectionnés antérieurement.
4. Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant l'expiration de la période pour laquelle une autorisation lui a été accordée, il est procédé à son remplacement suivant la procédure de sélection décrite aux articles 7, 8, 9 et dans le présent article. Tout prestataire informe l'autorité adjudicatrice compétente de son intention de cesser son activité suffisamment en avance, et au minimum six mois avant de quitter l'aéroport. Des sanctions financières peuvent être imposées au prestataire s'il n'informe pas l'autorité adjudicatrice suffisamment à l'avance, sauf s'il peut démontrer la force majeure.
5. Lorsqu'un prestataire cesse son activité avant la fin de la période pour laquelle une autorisation lui a été accordée, et ne laisse pas à l'autorité adjudicatrice un délai suffisant pour sélectionner un nouveau prestataire avant de quitter l'aéroport, y créant ainsi une situation de monopole temporaire pour certains services d'assistance en escale, l'État membre autorise, pour une durée limitée n'excédant pas dix mois, un prestataire à fournir des services dans cet aéroport sans recourir à la procédure de sélection prévue aux articles 7, 8, 9 et dans le présent article.



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

6. L'autorité adjudicatrice informe le comité des usagers et, le cas échéant, l'entité gestionnaire de l'aéroport des décisions prises en vertu des articles 7, 8, 9 et du présent article.
7. Les articles 7, 8 et 9 ainsi que les dispositions du présent article ne s'appliquent pas à l'attribution de marchés publics et de concessions régis par d'autres dispositions du droit de l'Union.

#### *Article 11*

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

1. Lorsque le nombre de prestataires est limité en application de l'article 6, l'entité gestionnaire de l'aéroport peut fournir elle-même des services d'assistance en escale sans être soumise à la procédure de sélection prévue aux articles 7 à 10. De la même manière, elle peut, sans suivre cette procédure, autoriser une entreprise à fournir des services d'assistance en escale dans l'aéroport concerné:
  - (a) si elle contrôle cette entreprise directement ou indirectement;
  - (b) si cette entreprise la contrôle directement ou indirectement.
2. Lorsqu'une entité gestionnaire d'aéroport qui fournit des services d'assistance en escale conformément au paragraphe 1 ne satisfait plus aux conditions prévues audit paragraphe, ce prestataire peut continuer à fournir ces services pendant cinq années sans être soumis à la procédure de sélection prévue aux articles 7 à 10. Il informe l'autorité adjudicatrice compétente de l'expiration de cette période de cinq années suffisamment à l'avance, et au minimum six mois avant. Des sanctions financières peuvent être imposées au prestataire s'il n'informe pas l'autorité adjudicatrice suffisamment à l'avance, sauf s'il peut démontrer la force majeure. En cas de cessation d'activité du prestataire avant l'expiration de la période de cinq années, les dispositions de l'article 10, paragraphes 4 et 5, s'appliquent.

#### *Article 12*

##### *Maintien des droits des travailleurs en cas de transfert de personnel pour des services faisant l'objet de restrictions d'accès au marché*

1. Le présent article s'applique uniquement aux services d'assistance en escale pour lesquels l'État membre concerné a limité le nombre de prestataires en application de l'article 6 ou de l'article 14.
2. Si, à la suite de la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10, un prestataire de services d'assistance en escale mentionnés au paragraphe 1 perd l'autorisation de fournir ces services, les États membres peuvent exiger du ou des prestataires de services d'assistance en escale qui prennent sa succession qu'ils accordent au

personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE<sup>17</sup> du Conseil.

3. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 aux travailleurs du prestataire précédent qui participent à la prestation des services pour lesquels le prestataire précédent a perdu son autorisation et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires.
4. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 2 de manière à ce qu'elle soit proportionnée au volume d'activité effectivement transféré aux autres prestataires.
5. Si un État membre impose une exigence au sens du paragraphe 2, les documents d'appel à la concurrence relatifs à la procédure de sélection définie aux articles 7 à 10 comprennent une liste du personnel concerné, ainsi que les informations utiles concernant les droits contractuels des travailleurs et les conditions dans lesquelles ils sont réputés attachés aux services en question.
6. Si un prestataire de services d'assistance en escale cesse de fournir à un usager des services d'assistance en escale qui représentent une part importante des activités d'assistance en escale de ce prestataire dans des cas qui ne relèvent pas du paragraphe 2, ou si un usager pratiquant l'auto-assistance décide de cesser son activité d'auto-assistance, les États membres peuvent exiger du ou des prestataires de services d'assistance en escale ou de l'usager pratiquant l'auto-assistance qui prennent la succession qu'ils accordent au personnel précédemment employé pour assurer ces services les droits qui auraient été les siens dans l'hypothèse d'un transfert au sens de la directive 2001/23/CE du Conseil..
7. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 aux travailleurs du prestataire précédent qui participent à la prestation des services d'assistance en escale que le prestataire précédent cesse de fournir et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires ou usager d'aéroport pratiquant l'auto-assistance.
8. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 aux travailleurs de l'usager pratiquant l'auto-assistance qui participent à la prestation des services d'assistance en escale pour lesquels ledit usager décide de cesser son activité d'auto-assistance et qui acceptent volontairement d'être embauchés par le ou les nouveaux prestataires ou usager pratiquant l'auto-assistance.
9. Les États membres limitent l'exigence visée au paragraphe 6 de manière à ce qu'elle soit proportionnée au volume d'activité effectivement transféré à l'autre prestataire ou usager pratiquant l'auto-assistance.

---

<sup>17</sup> Directive 2001/23/CE du Conseil du 12 mars 2001 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transfert d'entreprises, d'établissements ou de parties d'entreprises ou d'établissements, JO L 82 du 22.3.2001, p. 16.

10. Les États membres peuvent confier aux partenaires sociaux au niveau approprié le soin de définir par voie d'accord négocié les modalités pratiques de mise en œuvre du présent article.
11. Les États membres communiquent à la Commission toute mesure prise dans le cadre du présent article.

*Article 13*  
*Aéroports insulaires*

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

- (a) que ces aéroports soient situés sur des îles de la même région géographique, et
- (b) que ces aéroports aient chacun un niveau de trafic d'au moins 100 000 mouvements de passagers par an
- (c) et que cette extension ait reçu l'approbation de la Commission.

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

**SECTION 3 DEROGATIONS RELATIVES A L'AUTO-ASSISTANCE EN ESCALE ET A  
L'ASSISTANCE EN ESCALE FOURNIE AUX TIERS**

*Article 14*  
*Dérogations*

1. Lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles sur un aéroport, notamment en fonction de l'encombrement et du taux d'utilisation des surfaces, entraînent une impossibilité d'ouverture du marché et/ou d'exercice de l'auto-assistance au degré prévu par le présent règlement, l'État membre concerné peut décider:
  - (a) de limiter à un minimum de deux prestataires le nombre de prestataires pour une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale autres que celles visées à l'article 6, paragraphe 2, dans l'ensemble ou une partie de l'aéroport, auquel cas l'article 6, paragraphe 3, s'applique;
  - (b) de réserver à un seul prestataire une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 6, paragraphe 2, lorsqu'il s'agit d'aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret;
  - (c) de réserver à un ou deux prestataires une ou plusieurs catégories de services d'assistance en escale visées à l'article 6, paragraphe 2, lorsqu'il s'agit

d'aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret, l'article 6, paragraphe 3, étant applicable dans le cas d'une limitation à deux prestataires;

- (d) de réserver l'exercice de l'auto-assistance au sens de l'article 5 à un nombre limité d'utilisateurs, à la condition que ces derniers soient choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

2. Toutes les dérogations au titre du paragraphe 1:

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

3. Les dérogations:

- (a) ne donnent pas lieu à des distorsions de concurrence entre prestataires de services et/ou utilisateurs pratiquant l'auto-assistance;
- (b) ne sont pas plus étendues que nécessaire.

4. Les États membres notifient à la Commission, au moins six mois avant son entrée en vigueur, toute dérogation qu'ils envisagent d'octroyer en application du paragraphe 1 ainsi que les motifs qui la justifient.

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

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

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

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

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

10. La durée des dérogations consenties par les États membres en application du paragraphe 1 ne peut excéder trois années, sauf en ce qui concerne les dérogations accordées au titre du paragraphe 1, points b) et c). Au plus tard six mois avant l'expiration de cette période, chaque demande de dérogation fait l'objet d'une nouvelle décision de l'État membre, laquelle est également soumise aux dispositions du présent article.
11. La durée des dérogations accordées par les États membres au titre du paragraphe 1, points b) et c), ne peut excéder deux années. Cependant, tout État membre peut, eu égard aux considérations formulées au paragraphe 1, demander que cette période soit prolongée une seule fois de deux années. Pareille demande est soumise à une décision de la Commission. La décision d'exécution est adoptée conformément à la procédure consultative prévue à l'article 43, paragraphe 2.

#### *Article 15*

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

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

## **Chapitre IV — Procédures d'agrément**

#### *Article 16*

#### *Exigence relative à l'obtention d'un agrément approprié reconnu dans tous les États membres de l'Union européenne*

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

*Article 17*  
*Conditions d'octroi des agréments*

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

*Article 18*  
*Conditions financières pour l'octroi d'un agrément*

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

3. Aux fins de l'analyse prévue au paragraphe 1, toute demande d'agrément est accompagnée des comptes certifiés du demandeur portant au moins sur les deux exercices précédents.
4. Aux fins de l'analyse prévue au paragraphe 2, toute demande d'agrément est accompagnée d'un plan d'entreprise portant au moins sur les trois premières années d'exploitation. Le plan d'entreprise indique aussi le détail des liens financiers du demandeur avec d'autres activités commerciales auxquelles il se livre soit directement, soit par l'intermédiaire d'entreprises apparentées. Le demandeur fournit également toutes les informations utiles, parmi lesquelles:
  - (a) un bilan et un compte de résultats prévisionnels pour les trois années suivantes;
  - (b) la marge brute d'autofinancement prévisionnelle et les plans de trésorerie pour les trois premières années d'exploitation;
  - (c) le détail du financement des achats et des acquisitions par contrat de location d'équipements, y compris, en cas de location, les conditions générales de chaque contrat éventuel.

*Article 19*  
*Preuve d'honorabilité*

1. Une entreprise qui demande un agrément apporte la preuve qu'elle a payé ses impôts et cotisations de sécurité sociale au cours de l'exercice écoulé à l'égard des États membres dans lesquels elle exerce des activités ou, lorsqu'elle n'exerce pas d'activités dans l'Union, à l'égard de son pays d'origine.
2. L'entreprise fournit également des preuves relatives à l'honorabilité ou à l'absence de faillite des personnes qui dirigeront effectivement et en permanence les activités de l'entreprise. L'autorité d'agrément accepte comme preuve suffisante pour les ressortissants des États membres la production de documents délivrés par des autorités compétentes de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie et enregistrée ou dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente, dont il résulte que ces exigences sont satisfaites.
3. Lorsque l'État membre dans lequel l'entreprise est établie et enregistrée ou dans lequel la personne concernée a sa résidence permanente ne délivre pas les documents visés au paragraphe 2, ils sont remplacés par une déclaration sous serment ou – dans les États membres où un tel serment n'existe pas – par une déclaration solennelle faite par l'intéressé devant une autorité judiciaire ou administrative compétente ou, le cas échéant, devant un notaire ou un organisme professionnel qualifié de l'État membre dans lequel l'entreprise est établie et enregistrée ou de l'État membre dans lequel la personne a sa résidence permanente. Cette autorité, ce notaire ou cet organisme professionnel qualifié délivre un certificat attestant de l'authenticité de la déclaration sous serment ou de la déclaration solennelle.

*Article 20*  
*Qualifications du personnel*

Une entreprise qui demande un agrément démontre que ses travailleurs possèdent les qualifications, l'expérience professionnelle et l'ancienneté de service nécessaires pour assurer les activités concernées par sa demande.

*Article 21*  
*Manuel d'exploitation*

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

- (a) organigramme, personnel d'encadrement, description des responsabilités et des missions, modalités de reddition de comptes;
- (b) capacité d'exercer ses activités en toute sécurité dans un environnement aéroportuaire;
- (c) politique en matière d'équipement;
- (d) exigences de qualifications pour le personnel, et exigences et plan de formation correspondants;
- (e) procédures de gestion de la sécurité et de la qualité;
- (f) procédures d'assistance normales, comprenant la coordination avec les usagers et les entités gestionnaires de l'aéroport, la coordination des activités et les procédures d'assistance spéciales applicables à des clients particuliers;
- (g) mesures d'intervention d'urgence;
- (h) procédures de gestion de la sûreté.

*Article 22*  
*Exigences en matière d'assurances*

1. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance dans l'Union sont couverts par une assurance responsabilité spécifique contre les dommages pouvant donner droit à réparation, causés sur le territoire d'un État membre.
2. La Commission est habilitée à apporter des précisions concernant les exigences en matière d'assurances et les montants minimaux par un acte délégué conformément à l'article 42.

*Article 23*  
*Validité des agréments*

1. La durée de validité des agréments est de cinq années.



2. Les agréments sont valables pour les catégories et/ou sous-catégories qu'ils indiquent.
3. Le prestataire de services d'assistance en escale est en mesure de prouver sur demande, à tout moment, à l'autorité d'agrément compétente qu'il satisfait à toutes les exigences du présent chapitre.
4. L'autorité d'agrément surveille le respect des exigences du présent chapitre. En toute hypothèse, elle vérifie le respect de ces exigences dans les cas suivants:
  - (a) en cas de problème supposé; ou
  - (b) à la demande d'une autorité d'agrément d'un autre État membre; ou
  - (c) à la demande de la Commission.
5. Une nouvelle demande d'agrément est soumise lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale:
  - (a) n'a pas commencé son exploitation dans les douze mois suivant l'octroi d'un agrément; ou
  - (b) a interrompu ses activités pendant plus de douze mois.
6. Une entreprise de services d'assistance en escale informe l'autorité d'agrément:
  - (a) par une notification préalable, de toute modification substantielle du volume de ses activités;
  - (b) si une procédure en insolvabilité est engagée à son encontre.

*Article 24*  
*Retrait de l'agrément*

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

*Article 25*  
*Décisions sur les agréments*

1. L'autorité d'agrément statue sur une demande, en tenant compte de tous les éléments dont elle dispose, le plus rapidement possible et au plus tard deux mois après la date à laquelle les informations nécessaires lui ont été soumises. Elle communique sa

décision au demandeur et aux autorités d'agrément des autres États membres. Tout refus est motivé.

2. L'agrément ne peut être refusé que si le prestataire de services d'assistance en escale ou l'utilisateur pratiquant l'auto-assistance ne satisfait pas, pour des motifs qui lui sont imputables, aux critères énoncés dans le présent chapitre.
3. Les procédures d'octroi et de retrait d'agrément sont rendues publiques par l'autorité d'agrément, qui en informe la Commission.

#### *Article 26*

#### *Reconnaissance mutuelle des agréments*

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

## **Chapitre V — Obligation applicable aux entités gestionnaires de l'aéroport et des infrastructures centralisées**

#### *Article 27*

#### *Accès aux infrastructures et installations centralisées*

1. Le présent article s'applique uniquement aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives.
2. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie une liste des infrastructures centralisées de l'aéroport.
3. La gestion des infrastructures centralisées peut être réservée à l'entité gestionnaire de l'aéroport ou à un autre organisme, qui peuvent imposer l'usage de ces infrastructures aux prestataires de services d'assistance en escale et aux utilisateurs pratiquant l'auto-assistance. La gestion de ces infrastructures est assurée d'une manière transparente, objective et non discriminatoire.
4. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui la contrôle détermine de manière objective, et après consultation du comité des usagers et des entreprises fournissant des services d'assistance en escale à l'aéroport, quelles sont les infrastructures à centraliser. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui la contrôle veille à ce que toute infrastructure ou installation relevant de la définition des «infrastructures centralisées» soit désignée comme telle et que les exigences énoncées dans le présent chapitre soient respectées à l'égard de cette infrastructure ou installation.

5. Si le comité des usagers s'oppose à la décision de l'entité gestionnaire de l'aéroport de centraliser ou de ne pas centraliser une infrastructure ou à l'étendue de la centralisation, il peut demander à l'autorité de supervision indépendante de l'État membre concerné de décider si l'infrastructure concernée doit être centralisée ou non, et dans quelle mesure.
6. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance accèdent librement aux infrastructures aéroportuaires, aux infrastructures centralisées et aux installations aéroportuaires dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs activités. Si l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui contrôle l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées subordonne cet accès à certaines conditions, celles-ci doivent être pertinentes, objectives, transparentes et non discriminatoires.
7. L'espace disponible pour l'assistance en escale dans l'aéroport est réparti entre les divers prestataires de services d'assistance en escale et usagers pratiquant l'auto-assistance, y compris les nouveaux venus sur le marché, dans la mesure nécessaire à l'exercice de leurs droits et pour permettre une concurrence effective et loyale sur la base de règles et de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.
8. Si une décision sur l'étendue des infrastructures centralisées est soumise à l'autorité de supervision indépendante conformément au paragraphe 5, la procédure prévue à l'article 6 de la directive 2009/12/CE s'applique.

#### *Article 28*

##### *Redevances d'utilisation des infrastructures et installations centralisées*

1. Le présent article s'applique uniquement aux aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives.
2. Si l'utilisation des infrastructures centralisées ou des installations aéroportuaires est soumise à une redevance, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées veille à ce que le niveau de cette redevance soit fixé sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.
3. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées a droit au recouvrement de ses frais et à un rendement raisonnable de l'actif sur les redevances perçues. Les redevances constituent la contrepartie d'un service.
4. Les redevances éventuelles visées au paragraphe 1 sont fixées au niveau de chaque aéroport après consultation du comité des usagers et avec les entreprises fournissant les services d'assistance en escale dans l'aéroport. L'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées communique chaque année au comité des usagers et aux entreprises fournissant les services d'assistance en escale dans l'aéroport des informations sur les éléments servant de

base à la détermination des redevances. Ces informations comprennent au moins les éléments suivants:

- (a) une liste des différents services et infrastructures fournis en contrepartie des redevances;
  - (b) la méthodologie utilisée pour fixer les redevances;
  - (c) la structure d'ensemble des coûts liés aux installations et aux services auxquels les redevances se rapportent;
  - (d) les recettes des différentes redevances et le coût total des services couverts par celles-ci, ainsi que le rendement de l'actif;
  - (e) tout financement par les pouvoirs publics des installations et services auxquels se rapportent les redevances;
  - (f) le résultat attendu de tout investissement majeur proposé quant à ses effets sur la capacité aéroportuaire.
5. L'entité gestionnaire de l'aéroport publie le montant des redevances, ainsi qu'une liste détaillée des services fournis, de manière à démontrer que toute redevance perçue pour la mise à disposition d'infrastructures centralisées, d'espaces pour l'assistance en escale et de services essentiels liés à la fourniture de services d'assistance en escale est exclusivement affectée au recouvrement de tout ou partie des frais y afférents. Le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées communique le montant des redevances, ainsi qu'une liste détaillée des services fournis, à l'entité gestionnaire de l'aéroport.
6. Si le comité des usagers conteste une redevance fixée par l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées, il peut demander à l'autorité de supervision indépendante de l'État membre concerné d'en déterminer le montant.
7. Si une décision sur le montant des redevances est soumise à l'autorité de supervision indépendante conformément au paragraphe 6, la procédure prévue à l'article 6 de la directive 2009/12/CE s'applique.

#### *Article 29*

#### *Séparation juridique*

1. Dans les aéroports dont le volume de trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées, lorsqu'elle fournit des services d'assistance en escale aux tiers, crée un organisme séparé doté de la personnalité juridique chargé de la prestation des services d'assistance en escale.

Cet organisme est indépendant, du point de vue de sa forme juridique, de son organisation et de ses mécanismes de décision, de toute entité concernée par la gestion de l'infrastructure aéroportuaire si l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit

des services d'assistance en escale aux tiers, et de toute entité concernée par les infrastructures centralisées si l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées fournit des services d'assistance en escale aux tiers.

2. Dans les aéroports dont le volume de trafic annuel est supérieur ou égal à 2 millions de mouvements de passagers ou 50 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, les personnes responsables de la gestion de l'infrastructure aéroportuaire ou de la gestion des infrastructures centralisées ne peuvent pas faire partie directement ou indirectement des structures de l'organisme indépendant fournissant les services d'assistance en escale.
3. L'organisme doté de la personnalité juridique chargé de la prestation des services d'assistance en escale visé au paragraphe 1 ne peut bénéficier d'aucune subvention croisée provenant d'activités aéronautiques se rapportant à la gestion de l'infrastructure aéroportuaire dans les cas où l'entité gestionnaire de l'aéroport fournit des services d'assistance en escale, ou provenant d'activités aéronautiques se rapportant à la gestion des infrastructures centralisées dans les cas où l'entité gestionnaire des infrastructures centralisées fournit des services d'assistance en escale, qui serait de nature à permettre à l'organisme doté de la personnalité juridique fournissant des services d'assistance en escale de réduire les tarifs de ses prestations de services d'assistance en escale pour les tiers.
4. Aux fins du présent article, les «activités aéronautiques» d'une entité gestionnaire de l'aéroport s'entendent de toute activité exercée par l'entité gestionnaire de l'aéroport dans son aéroport concernant la fourniture de services ou la mise à disposition d'infrastructures pour les usagers, aux prestataires de services d'assistance en escale dans leur activité de transport aérien ou aux passagers aériens utilisant l'aéroport, telle que la perception de redevances aéroportuaires, l'attribution d'infrastructures et d'installations, les mesures de sûreté et de sécurité dans l'aéroport. Les activités non aéronautiques comprennent les activités immobilières ou toute activité exercée dans un secteur autre que le transport aérien.
5. À la clôture de chaque exercice, un vérificateur aux comptes indépendant vérifie la situation et déclare publiquement qu'il n'y a pas eu de subventions croisées. Si l'organisme doté de la personnalité juridique fournissant des services d'assistance en escale bénéficie de subventions croisées provenant d'activités non aéronautiques, l'entité qui gère l'infrastructure aéroportuaire ou l'entité qui gère les infrastructures centralisées apporte la preuve de leur conformité au paragraphe 3.

## **Chapitre VI — Coordination des activités et qualité**

### *Article 30*

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

1. L'entité gestionnaire de l'aéroport est responsable de la bonne coordination des activités d'assistance en escale dans son aéroport. En tant que responsable de la coordination au sol, l'entité gestionnaire de l'aéroport veille notamment à ce que les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant

l'auto-assistance respectent les règles de conduite aéroportuaires définies à l'article 31.

2. De plus, dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives:
  - (a) les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance respectent les normes de qualité minimale prévues à l'article 32;
  - (b) l'entité gestionnaire de l'aéroport veille à ce que les activités des prestataires de services d'assistance en escale et des usagers pratiquant l'auto-assistance soient coordonnées par un mécanisme de prise de décision en collaboration (Collaborative Decision Making ou CDM) et un plan d'urgence approprié.
3. Les dispositions du présent article ne préjugent pas des règles de l'Union en matière de concurrence.
4. L'entité gestionnaire de l'aéroport transmet chaque année à la commission d'examen des performances d'Eurocontrol un rapport sur l'application des mesures prévues au paragraphe 2. L'organe d'évaluation des performances transmet à la Commission un rapport consolidé.
5. L'entité gestionnaire de l'aéroport signale à l'autorité d'agrément nationale tout problème relatif aux prestataires de services d'assistance en escale ou aux usagers pratiquant l'auto-assistance dans son aéroport.

*Article 31*  
*Règles de conduite*

1. Aux fins du présent article, les «règles de conduite» comprennent toutes les règles définies par l'entité gestionnaire de l'aéroport, l'autorité publique ou tout autre organisme contrôlant l'aéroport pour assurer le bon fonctionnement de celui-ci.
2. L'entité gestionnaire de l'aéroport, l'autorité publique ou tout autre organisme contrôlant l'aéroport peut établir des règles de conduite.
3. Les règles de conduite respectent les principes suivants:
  - (a) elles sont appliquées de façon non discriminatoire aux différents prestataires de services d'assistance en escale et usagers;
  - (b) elles sont en relation avec l'objectif poursuivi;
  - (c) elles ne doivent pas concrètement limiter l'accès au marché ou la faculté de pratiquer l'auto-assistance plus strictement que ne le prévoit le présent règlement.
4. L'État membre peut, le cas échéant sur proposition de l'entité gestionnaire de l'aéroport:

- (a) interdire à un prestataire de services d'assistance en escale ou à un usager pratiquant l'auto-assistance de fournir ses prestations ou de pratiquer l'auto-assistance si ce prestataire ou cet usager ne respecte pas les règles de conduite;
- (b) imposer aux prestataires qui fournissent des services d'assistance en escale sur l'aéroport de participer d'une manière équitable et non discriminatoire à l'exécution des obligations de service public prévues par la législation ou la réglementation nationales, notamment celle d'assurer la permanence des services.

*Article 32*  
*Normes de qualité minimale*

1. Aux fins du présent article, les «normes de qualité minimale» s'entendent des exigences relatives au niveau de qualité minimale des services d'assistance en escale.
2. Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années, l'entité gestionnaire de l'aéroport ou, le cas échéant, l'autorité publique ou tout autre organisme qui contrôle l'aéroport peut définir des normes de qualité minimale en ce qui concerne la prestation des services d'assistance en escale.
3. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance respectent ces normes de qualité minimale, y compris dans leurs relations contractuelles.
4. Les normes de qualité minimale couvrent notamment les aspects suivants: performances opérationnelles; formation; information et assistance des passagers, notamment au sens du règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil<sup>18</sup> et du règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil<sup>19</sup>; CDM; sécurité; sûreté; mesures en cas d'urgence et environnement.
5. Les normes de qualité minimale sont équitables, transparentes, non discriminatoires et sans préjudice de la législation applicable de l'Union, dont les règlements (CE) n° 261/2004 et (CE) n° 1107/2006. Elles sont cohérentes, proportionnées et pertinentes pour la qualité des activités aéroportuaires. À cet égard, il est dûment tenu compte de la qualité de la procédure en matière de contrôle douanier, de sûreté aéroportuaire et d'immigration.
6. Les normes de qualité minimale respectent les spécifications arrêtées par la Commission. La Commission est habilitée à adopter ces spécifications par des actes délégués conformément à l'article 42.
7. Préalablement à l'établissement de ces normes, l'entité gestionnaire de l'aéroport consulte le comité des usagers et les prestataires de services d'assistance en escale.

---

<sup>18</sup> JO L 46 du 17.2.2004, p. 1.

<sup>19</sup> JO L 204 du 26.7.2006, p. 1.

### *Article 33*

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

1. Dans les aéroports dont le trafic annuel est supérieur ou égal à 5 millions de mouvements de passagers ou 100 000 tonnes de fret depuis au moins trois années consécutives, les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance font rapport à la Commission sur leurs performances opérationnelles.
2. La Commission est habilitée à adopter des spécifications précises concernant la teneur et la diffusion des rapports par un acte délégué conformément à l'article 42.

### *Article 34*

#### *Formation*

1. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance veillent à ce que tous leurs travailleurs concernés par la fourniture de services d'assistance en escale, y compris les cadres et les agents de maîtrise, participent régulièrement à des formations spécifiques et récurrentes pour leur permettre de s'acquitter les tâches qui leur sont confiées.
2. Chaque travailleur concerné par la fourniture de services d'assistance en escale participe au minimum à deux jours de formation en rapport avec les tâches qui lui sont confiées. Chaque travailleur suit la formation que requiert l'exercice d'une nouvelle fonction ou l'exécution d'une nouvelle tâche qui lui est confiée.
3. Dans la mesure nécessaire à l'activité de fourniture des services d'assistance en escale en question, la formation comprend au minimum les matières suivantes:
  - (a) sûreté, y compris contrôle de sûreté, sûreté d'exploitation, équipement de sûreté et gestion des menaces pour la sûreté;
  - (b) marchandises dangereuses;
  - (c) sécurité côté pistes, y compris principes de sécurité, règles de sécurité, risques, facteurs humains, marquage et signalisation côté pistes, situations d'urgence, prévention des dommages par corps étranger, protection des personnes, accidents et incidents survenus ou évités de justesse et surveillance de la sécurité côté pistes;
  - (d) formation des conducteurs côté pistes, y compris responsabilités générales et procédures (par visibilité réduite), équipement des véhicules, règles aéroportuaires et configuration des aires de trafic et de manœuvre;
  - (e) exploitation et gestion des équipements d'assistance au sol, y compris entretien et exploitation de ces équipements;
  - (f) contrôle du chargement, y compris compétences et connaissances générales en matière de masse et de centrage, limites de charge structurelles des aéronefs, unités de chargement, chargement des soutes «vrac», liste de chargement,



tableaux et diagrammes de centrage, plan de chargement (LIR), messages de chargement et contrôle du chargement des marchandises dangereuses;

- (g) formation professionnelle à l'assistance «passagers», y compris formation à l'utilisation de la passerelle d'embarquement et information et assistance des passagers conformément aux règlements (CE) n° 261/2004 et (CE) n° 1107/2006;
  - (h) formation professionnelle à l'assistance «bagages»;
  - (i) formation à l'assistance «avion» et au chargement;
  - (j) mouvements des aéronefs au sol, y compris exécution des mouvements des avions au sol, fonctionnement des équipements, procédures de connexion et de déconnexion équipement-avion, signaux manuels pour les mouvements des avions au sol, guidage des avions et assistance pour les mouvements des avions au sol;
  - (k) assistance «fret et poste», y compris interdictions et restrictions applicables au trafic marchandises;
  - (l) formation à la coordination de la rotation des appareils;
  - (m) environnement, y compris réduction des fuites et écoulements accidentels, gestion des rejets et élimination des déchets;
  - (n) mesures en cas d'urgence et gestion des situations d'urgence;
  - (o) systèmes de comptes rendus;
  - (p) contrôle de qualité de l'externalisation.
4. Chaque prestataire de services d'assistance en escale et chaque usager pratiquant l'auto-assistance fait rapport chaque année à l'entité gestionnaire de l'aéroport sur la manière dont il a rempli ses obligations en matière de formation.

*Article 35*  
*Sous-traitance*

- 1. Sans préjudice des paragraphes 2, 3 et 4, les prestataires de services d'assistance en escale peuvent recourir à la sous-traitance.
- 2. Les usagers qui pratiquent l'auto-assistance peuvent sous-traiter des services d'assistance en escale uniquement lorsqu'ils se trouvent temporairement dans l'incapacité d'assurer cette auto-assistance pour des raisons de force majeure.
- 3. Les sous-traitants ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale.
- 4. Les prestataires de services d'assistance en escale visés à l'article 11, paragraphe 1, ne sont pas autorisés à sous-traiter de services d'assistance en escale, sauf s'ils se

trouvent temporairement dans l'incapacité de fournir ces services d'assistance en escale pour des raisons de force majeure.

5. Tout prestataire de services d'assistance en escale et tout usager pratiquant l'auto-assistance, s'il fait appel à un ou plusieurs sous-traitants, veille à ce que les sous-traitants respectent les obligations incombant aux prestataires de services d'assistance en escale en vertu du présent règlement.
6. Tout prestataire de services d'assistance en escale ou tout usager pratiquant l'auto-assistance, s'il fait appel à un ou plusieurs sous-traitants, communique à l'entité gestionnaire de l'aéroport le nom et les activités des sous-traitants en question.
7. Lorsqu'un prestataire de services d'assistance en escale sollicite l'autorisation de fournir des services d'assistance en escale dans le cadre de la procédure de sélection prévue à l'article 7, il indique le nombre de sous-traitants auxquels il a l'intention de faire appel, ainsi que les activités et le nom de ces sous-traitants.

## **Chapitre VII — Relations internationales**

### *Article 36*

#### *Relations avec les pays tiers*

1. Sans préjudice des engagements internationaux de l'Union, la Commission peut, conformément à la procédure d'examen visée à l'article 43, paragraphe 3, décider qu'un ou plusieurs États membres doivent prendre des mesures, y compris la suspension totale ou partielle du droit d'accès au marché de l'assistance en escale sur leur territoire, à l'égard de prestataires de services d'assistance en escale et d'usagers pratiquant l'auto-assistance provenant d'un pays tiers en vue de remédier à l'attitude discriminatoire dudit pays tiers, lorsqu'il apparaît que, en matière d'accès au marché de l'assistance en escale ou de l'auto-assistance, ledit pays tiers:
  - (a) n'accorde pas de jure ou de facto aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'un État membre un traitement comparable à celui qui est réservé par l'État membre aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance de ce pays dans ses aéroports; ou
  - (b) accorde de jure ou de facto aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'un État membre un traitement moins favorable que celui qu'il réserve à ses propres prestataires de services d'assistance en escale et usagers pratiquant l'auto-assistance; ou
  - (c) accorde aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'autres pays tiers un traitement plus favorable que celui qu'il réserve aux prestataires de services d'assistance en escale et aux usagers pratiquant l'auto-assistance d'un État membre.
2. Les prestataires de services d'assistance en escale et les usagers pratiquant l'auto-assistance d'un pays tiers sont réputés être des personnes morales ou physiques

relevant du droit de ce pays tiers et ayant leur siège statutaire, leur administration centrale ou leur établissement principal sur le territoire de ce pays tiers.

3. L'Union et/ou les États membres veillent à ce que, en ce qui concerne les droits d'accès au marché dans les pays tiers, il n'y ait pas de discrimination entre les usagers de l'Union fournissant des services d'assistance en escale aux tiers et les autres fournisseurs de services d'assistance en escale de l'Union.

## **Chapitre VIII — Obligations d'établissement de rapports et de surveillance**

### *Article 37*

#### *Obligations des États membres en matière d'établissement de rapports*

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

### *Article 38*

#### *Publication des listes d'aéroports*

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

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

*Article 39*  
*Rapport d'évaluation et d'information*

1. La Commission soumet un rapport au Parlement européen et au Conseil sur l'application du présent règlement au plus tard 5 ans après sa date de mise en application. Ce rapport analyse notamment toute incidence significative sur la qualité des services d'assistance en escale et les conditions d'emploi et de travail. Il comprend la batterie de critères et d'indicateurs suivante pour un échantillon d'aéroports:
  - (a) nombre moyen de prestataires de services d'assistance en escale dans les aéroports de l'Union, pour les 11 catégories de services;
  - (b) nombre d'utilisateurs pratiquant l'auto-assistance dans chaque aéroport de l'Union, pour les 11 catégories de services;
  - (c) nombre d'aéroports dans lesquels le nombre de prestataires de services d'assistance en escale est limité, et teneur de la ou des limitations;
  - (d) nombre d'entreprises possédant un agrément délivré par un État membre et exerçant leurs activités dans un autre État membre;
  - (e) avis des parties concernées sur le système d'agrément (critères d'agrément, problèmes de mise en œuvre, prix, etc.);
  - (f) nombre de prestataires de services d'assistance en escale et d'utilisateurs pratiquant l'auto-assistance qui exercent leurs activités dans l'Union (total);
  - (g) modalités de tarification et de gestion des infrastructures centralisées dans chaque aéroport;
  - (h) part de marché de l'entité gestionnaire de l'aéroport dans le métier de l'assistance en escale dans chaque aéroport, pour les 11 catégories de services;
  - (i) part de marché des utilisateurs fournissant des services d'assistance aux tiers dans chaque aéroport, pour toutes les catégories de services;
  - (j) accidents de sécurité impliquant des services d'assistance en escale;
  - (k) avis des parties concernées sur la qualité des services d'assistance en escale dans les aéroports du point de vue de la compétence du personnel, de l'environnement, de la sûreté et de la coordination des activités (prise de décision en collaboration, mesures en cas d'urgence, formation dans le contexte aéroportuaire, sous-traitance);
  - (l) normes de qualité minimale pour les entreprises d'assistance en escale;
  - (m) dispositif de formation;
  - (n) transfert de personnel et incidence de ce transfert sur la protection des travailleurs;

- (o) conditions d'emploi et de travail dans le secteur de l'assistance en escale.
- 2. La Commission et les États membres coopèrent pour collecter les informations nécessaires à l'élaboration du rapport visé au paragraphe 1.
- 3. Sur la base de ce rapport, la Commission peut décider si une révision du présent règlement est nécessaire.

## **Chapitre IX – Protection sociale**

### *Article 40* *Protection sociale*

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

## **Chapitre X — Recours contre les décisions ou contre les mesures individuelles**

### *Article 41* *Voies de recours*

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

## **Chapitre XI – Dispositions relatives aux compétences d'exécution et aux pouvoirs délégués**

### *Article 42* *Exercice de la délégation*

- 1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission aux conditions fixées par le présent article.

2. La délégation de pouvoirs visée aux articles 22, 32 et 33 est accordée pour une durée indéterminée à compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement.
3. La délégation de pouvoirs visée aux articles 22, 32 et 33 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation des pouvoirs qui y sont précisés. Elle prend effet le lendemain de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qu'elle précise. Elle n'affecte pas la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie simultanément au Parlement européen et au Conseil.
5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 22, 32 ou 33 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou, avant l'expiration de ce délai, si le Parlement européen et le Conseil ont tous les deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

*Article 43*  
*Procédure de comité*

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

## **Chapitre XII — Dispositions finales**

*Article 44*  
*Abrogation*

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

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

*Article 45*  
*Dispositions transitoires*

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

*Article 46*  
*Entrée en vigueur et application*

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

Il entre en application le XX.XX.20XX [18 mois après la date d'adoption].

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

Fait à Bruxelles,

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

## ANNEXE

### LISTE DES CATÉGORIES DE SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

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



- 5.5. l'assistance au démarrage de l'avion et la fourniture des moyens appropriés;
- 5.6. le déplacement de l'avion tant au départ qu'à l'arrivée, la fourniture et la mise en œuvre des moyens nécessaires;
- 5.7. le transport, le chargement dans l'avion et le déchargement de l'avion de la nourriture et des boissons.
6. L'assistance «nettoyage et service de l'avion» comprend les sous-catégories suivantes:
  - 6.1. le nettoyage extérieur et intérieur de l'avion, le service des toilettes, le service de l'eau;
  - 6.2. la climatisation et le chauffage de la cabine, l'enlèvement de la neige et de la glace de l'avion, le dégivrage de l'avion;
  - 6.3. l'aménagement de la cabine au moyen d'équipements de cabine, le stockage de ces équipements.
7. L'assistance «carburant et huile» comprend les sous-catégories suivantes:
  - 7.1. l'organisation et l'exécution du plein et de la reprise du carburant, y compris son stockage, même en bordure de l'aéroport, le contrôle de la qualité et de la quantité des livraisons;
  - 7.2. le plein d'huile et autres fluides.
8. L'assistance d'entretien en ligne comprend les sous-catégories suivantes:
  - 8.1. les opérations régulières effectuées avant le vol;
  - 8.2. les opérations particulières requises par l'utilisateur;
  - 8.3. la fourniture et la gestion du matériel nécessaire à l'entretien et des pièces de rechange;
  - 8.4. la demande ou réservation d'un point de stationnement et/ou d'un hangar pour effectuer l'entretien.
9. L'assistance «opérations aériennes et administration des équipages» comprend les sous-catégories suivantes:
  - 9.1. la préparation du vol à l'aéroport de départ ou dans tout autre lieu;
  - 9.2. l'assistance en vol, y compris, le cas échéant, le changement d'itinéraire en vol;
  - 9.3. les services postérieurs au vol;
  - 9.4. l'administration des équipages.
10. L'assistance «transport au sol» comprend les sous-catégories suivantes:

- 10.1. l'organisation et l'exécution du transport des passagers, de l'équipage, des bagages, du fret et du courrier entre différentes aérogares du même aéroport, mais à l'exclusion de tout transport entre l'avion et tout autre point dans le périmètre du même aéroport;
- 10.2. tous les transports spéciaux demandés par l'utilisateur.
11. L'assistance «service commissariat» (catering) comprend les sous-catégories suivantes:
  - 11.1. la liaison avec les fournisseurs et la gestion administrative;
  - 11.2. le stockage de la nourriture, des boissons et des accessoires nécessaires à leur préparation;
  - 11.3. le nettoyage des accessoires;
  - 11.4. la préparation et la livraison du matériel et des denrées.