

Accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté

1994/0325(SYN) - 16/11/1995 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de M. Barry SEAL (PSE, RU), le Parlement européen approuve cette proposition de directive avec de très nombreuses modifications de fond : - Inquiet des conséquences sociales de cette directive, le PE demande à la Commission de s'interroger et de publier toutes les études sur l'impact sur l'emploi de cette directive ainsi que de la libéralisation du trafic aérien, en général. Dans le même sens, il demande que les Etats membres garantissent un niveau approprié de protection sociale pour le personnel des entreprises prestataires de services. - Concernant le champ d'application de la directive, le PE souhaite qu'elle concerne : .les aéroports d'une capacité de 1 million de passagers par an ou dont le transport de fret représente 25.000 t. de fret/an, .pour ce qui concerne le libre accès au marché pour la prestation de services en escale, les aéroports dont le trafic annuel représente 4,5 millions de passagers/an ou 50.000 t. de fret/an et ayant au cours des 18 mois précédents enregistrés au moins 2 millions de mouvements de passagers ou 50.000 t. de fret; - le PE redéfinit la notion d'entité de gestion : celle-ci doit être comprise comme le sujet juridique responsable (totalement ou partiellement) de la gestion d'un ou plusieurs aéroports où il coordonne et contrôle l'activité des différents opérateurs. Lorsque dans un aéroport, plusieurs entités distinctes sont responsables, chacune doit se conformer à la directive; - En ce qui concerne la prestation de services : .un usager de l'aéroport ne peut fournir lui-même des services d'assistance en escale s'il n'a pas clairement séparé ses comptes relatifs aux activités de transporteur et d'assistance en escale à des tiers, .lorsqu'un prestataire de services d'assistance exerce lui-même d'autres activités commerciales que celle en objet, la même obligation de séparation est applicable; Tout manquement à l'obligation de séparation fait l'objet de rapports envoyés à la Commission et à l'autorité responsable de l'Etat membre concerné ; - En matière sociale : le PE demande que si des problèmes de restructuration de personnel apparaissent à la suite de la mise en oeuvre de cette directive, la sauvegarde des emplois soit recherchée par priorité. De même, il inscrit une disposition relative aux droits des salariés, notamment celui d'être représenté par un syndicat; - En matière de comitologie, le PE demande que le personnel des aéroports soient représenté au sein du comité des aéroports. Le président de ce comité doit être indépendant. Le comité des usagers doit aider l'entité gestionnaire à choisir les prestataires de services en escale; - En ce qui concerne le libre accès au marché des prestations de services, le PE demande que la directive soit applicable 3 ans (et non 2) après son entrée en vigueur. Les Etats membres pourront limiter le nombre de prestataires pour une catégorie supplémentaire de services : nettoyage de l'avion, transport de passagers, des bagages et du fret sur les pistes. Ils pourront également permettre l'auto-assistance par les usagers des aéroports dans la limite de 2 services par catégorie (carburant, assistance bagages, etc.); - le PE prévoit également le paiement d'une redevance pour les usagers qui offrent des services d'assistance et qui utilisent l'infrastructure aéroportuaire ; - il limite les possibilités de dérogations à un nombre circonscrit de cas dûment justifiés; - en ce qui concerne le choix des prestataires, le PE allège la procédure de choix; - enfin , le PE prévoit un diplôme d'agent d'assurance en escale pour tous les agents employés au service de l'aéroport en tant que prestataire de services en escale. Il prévoit également une disposition relative au trafic sur les pistes (respect des temps de correspondance); - un rapport devra être transmis par la Commission au PE et au Conseil le 30.06.1996 sur la sécurité générale dans les aéroports, les réglementations nationales en matière d'agrément des services d'assistance et le respect des règles communautaires en la matière.