

de tres anys a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, poden alternar el transport de tabac amb el d'altres mercaderies que pertanyin al gir o tràfic del seu negoci o de les seves filials, sempre que no siguin susceptibles de perjudicar les labors del tabac, sense que calgui guardar cap proporció determinada entre el volum del tabac transportat i el de les altres mercaderies.

S'aplica la mateixa moratòria, quant al compliment del precepte al qual fa referència el paràgraf anterior, als nous operadors durant el termini de tres anys a comptar de la data de l'atorgament de la llicència per a la distribució.

En qualsevol cas s'han de disposar zones específiques i separades en els mitjans de transport per a la conducció de les labors de tabac.

Disposició derogatòria única. *Derogació normativa.*

A l'entrada en vigor d'aquest Reial decret queden derogades totes les disposicions que s'oposin al que disposa i, en particular, el Reial decret 2738/1986, de 12 de desembre, regulador de les activitats d'importació i comerç a l'engròs i al detall de les labors de tabac, sens perjudici de l'exigència de les responsabilitats nascudes sota la seva vigència.

Continuen en vigor, mentre no s'oposin a aquesta disposició, el Reial decret 1394/1993, de 4 d'agost, regulador del procediment sancionador, i el Reial decret 1768/1994, de 5 d'agost, regulador dels procediments en matèria d'autoritzacions, concessions i permisos en l'àmbit del monopoli de tabacs, llevat de l'apartat 2 de l'article 3, i els articles 4, 5 i 6 d'aquest últim; les referències que s'hi fan relatives a la Delegació del Govern en el Monopoli de Tabacs s'entenen fetes a l'organisme autònom Comissionat per al Mercat de Tabacs.

Disposició final primera. *Facultat de desplegament.*

Es faculten el ministre d'Economia i Hisenda, el secretari d'Estat d'Hisenda i el president de l'organisme autònom Comissionat per al Mercat de Tabacs, en l'àmbit de les seves competències respectives, per dictar les disposicions necessàries per a l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final segona. *Zones franques i àrees exemptes.*

Les operacions comercials efectuades en zones franques i altres àrees exemptes, amb labors de tabac la destinació final de les quals sigui l'exportació o la tramesa fora del territori d'aplicació de la Llei 13/1998, d'ordenació del mercat de tabacs, no estan afectades pel que disposa aquest Reial decret

Disposició final tercera. *Modificació de l'article 9.1 del Reial decret 2668/1998, d'11 de desembre.*

L'últim paràgraf de l'article 9.1 del Reial decret 2668/1998, d'11 de desembre, pel qual s'aprova l'Estatut de l'organisme autònom Comissionat per al Mercat de Tabacs, té la redacció següent:

«s) Un secretari, representant de l'organisme autònom i designat pel seu president, que actua amb veu però sense vot.»

Disposició final quarta. *Addició d'un apartat 6 a l'article 9 del Reial decret 2668/1998.*

S'afegeix un apartat 6 a l'article 9 del Reial decret 2668/1998.

«6) Els membres del Comitè Consultiu poden assistir, amb veu però sense vot, a les reunions de les comissions de la Producció i d'Expedories de les quals no siguin membres.»

Disposició final cinquena. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 9 de juliol de 1999.

JUAN CARLOS R.

El vicepresident segon del Govern
i ministre d'Economia i Hisenda,

RODRIGO DE RATO Y FIGAREDO

MINISTERI DE FOMENT

15529 REIAL DECRET 1161/1999, de 2 de juliol, pel qual es regula la prestació dels serveis aeroportuaris d'assistència en terra. («BOE» 168, de 15-7-1999.)

La Directiva 96/67/CE, del Consell, de 15 d'octubre, relativa a l'accés al mercat d'assistència en terra en els aeroports de la Comunitat, estableix el marc comú regulador de la prestació d'aquests serveis en els estats membres. La norma comunitària parteix del caràcter indispensable de l'assistència en terra per al funcionament correcte del transport aeri i la utilització eficaç de les infraestructures aeroportuàries i s'orienta a la seva obertura al mercat en règim de lliure competència, de manera progressiva i adaptada a les necessitats del sector.

La disposició addicional quarantena de la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, va iniciar la incorporació a l'ordenament espanyol de la Directiva 96/67/CE, amb la determinació dels criteris conforme als quals es poden establir, per via reglamentària, limitacions en la prestació del servei d'assistència en terra a aeronaus, passatgers i mercaderies, així com al dret a l'autoassistència en els aeroports espanyols, i amb l'autorització al Govern per establir els supòsits i les condicions en què escau la declaració d'obligació de servei públic en la prestació del servei esmentat.

Aquest Reial decret dóna compliment al precepte legal esmentat i completa la recepció de la Directiva 96/67/CE. S'hi estableixen els requisits exigibles per a l'exercici dels serveis d'assistència en els aeroports d'interès general, es liberalitza, amb algunes excepcions, el règim de prestació d'aquests serveis, es regulen els supòsits en què, per raó de l'espai disponible, la capacitat, la seguretat i altres condicions pròpies d'un aeroport, ha de quedar limitat el nombre d'agents o usuaris que prestin serveis d'assistència, i s'encomana a l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA) la gestió de les infraestructures aeroportuàries que, per la seva complexitat, el seu cost econòmic o el seu impacte en el medi ambient, s'han de mantenir sota la responsabilitat de l'autoritat aeroportuària.

En virtut d'això, a proposta del ministre de Foment, amb l'aprovació prèvia del ministre d'Administracions Públiques, d'acord amb el Consell d'Estat i amb la deliberació prèvia del Consell de Ministres en la reunió del dia 2 de juliol de 1999,

DISPOSO:

Article 1. *Objecte i àmbit d'aplicació.*

Aquest Reial decret té per objecte regular la prestació dels serveis d'assistència en terra en els aeroports d'interès general.

Quan en un aeroport s'arribi a un dels llindars de transport de càrrega a què es refereixen els articles 3 i 4 però no el corresponent a transport de passatgers, les disposicions d'aquest Reial decret no s'apliquen en el que es refereix a les categories de serveis d'assistència reservades únicament als passatgers.

Article 2. *Definicions.*

A efectes d'aquest Reial decret, s'entén per:

a) Usuari d'un aeroport: tota persona física o jurídica que transporti per via aèria passatgers, correu o càrrega amb origen o destí en aquell aeroport.

b) Assistència en terra: els serveis prestats a un usuari en un aeroport tal com es descriuen a l'annex.

c) Serveis de rampa: són els serveis que es presten essencialment en la rampa de l'aeroport i constitueixen les categories de serveis d'assistència en terra, entre els descrits a l'annex, que s'indiquen a continuació:

1r Assistència d'equipatges.

2n Assistència a les operacions en pista.

3r Assistència de combustible i lubricant.

4t Assistència de càrrega i correu pel que fa a la manipulació física de la càrrega i del correu entre la terminal de l'aeroport i l'avió, tant a l'arribada com a la sortida o en trànsit.

d) Autoassistència en terra: situació en què un usuari es presta directament, a si mateix, una o diverses categories de serveis d'assistència, sense subscriure amb un tercer cap contracte, sigui quina sigui la seva denominació, l'objecte del qual sigui la prestació dels dits serveis. Un usuari no es considera com un tercer en relació amb un altre usuari quan:

1r Un d'ells tingui una participació superior al 50 per 100 del capital de l'altre.

2n Una mateixa entitat tingui una participació superior al 50 per 100 del capital de cadascun d'ells.

e) Agent d'assistència en terra: tota persona física o jurídica que presta a tercers una o diverses categories de serveis d'assistència en terra.

f) País tercer: país que no pertany a la Unió Europea o que, en el camp del transport aeri, no ha subscrit acords amb la Unió Europea que el puguin assimilar a la condició d'Estat membre.

Article 3. *Autoassistència.*

1. Els usuaris que disposin del títol habilitador que regula l'article 9 poden practicar l'autoassistència en terra, per al conjunt dels serveis enumerats a l'annex, diferents dels de rampa, en tots els aeroports d'interès general.

2. Per ordre del ministre de Foment, a proposta de l'entitat pública empresarial Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), es pot limitar, fins a dos com a

mínim, el nombre d'usuaris autoritzats per exercir l'autoassistència per a una o diverses de les categories de serveis de rampa, en els aeroports amb un trànsit anual que sigui igual o superior a un milió de moviments de passatgers o a 25.000 tones de càrrega transportada per avió. Les limitacions han d'estar justificades per motius d'espai, capacitat, operativitat i seguretat dels recintes aeroportuaris o per la resta de causes enumerades en la disposició addicional quarantena de la Llei 66/1997, de 30 de desembre, de mesures fiscals, administratives i de l'ordre social.

3. En els aeroports que no arribin als llindars de transport determinats en l'apartat 2, AENA pot autoritzar la pràctica d'autoassistència als usuaris únicament quan les característiques físiques de les instal·lacions, les seves condicions d'utilització i la seguretat de les instal·lacions i de les aeronaus ho permetin.

Si el nombre d'usuaris interessats és superior al permès per la capacitat de l'aeroport, AENA n'ha de fer una selecció donant prioritat als que han aconseguit més gran volum d'operacions comercials a l'aeroport en l'any immediatament anterior.

Article 4. *Assistència a tercers.*

1. Els agents d'assistència en terra establerts en un Estat membre de la Unió Europea o en un Estat que és part de l'Acord sobre l'espai econòmic europeu, habilitats d'acord amb el que preveu l'article 9, poden prestar serveis d'assistència a tercers, diferents dels serveis de rampa, en els aeroports d'interès general.

2. En els aeroports amb un trànsit anual superior a un milió de passatgers o a 25.000 tones de càrrega transportada per avió, el nombre d'agents d'assistència en terra que poden prestar les categories de serveis de rampa queda limitat a dos per categoria de servei. En els aeroports amb un trànsit anual inferior a l'indicat anteriorment hi ha d'haver un sol agent que presti els serveis de rampa a tercers.

3. Per ordre del ministre de Foment, a proposta d'AENA, es pot incrementar progressivament el nombre d'agents quan les condicions en els aeroports ho permetin. A aquest efecte, AENA ha d'eleva anualment un informe al Ministeri de Foment sobre l'evolució de la qualitat dels serveis de l'assistència en terra, així com dels preus corresponents.

Article 5. *Infraestructures de gestió centralitzada.*

1. Correspon a AENA la gestió de les infraestructures aeroportuàries, com ara la classificació de l'equipatge, la neteja de gebre, la depuració d'aigües o la distribució de combustible, que serveixin per proporcionar servei d'assistència en terra i amb una complexitat, un cost o un impacte en el medi ambient que no en permetin la divisió o la duplicació. AENA pot exigir als agents d'assistència en terra i a usuaris que practiquin l'autoassistència en la utilització de les infraestructures esmentades.

2. Els agents d'assistència en terra i els usuaris que practiquin l'autoassistència no poden utilitzar equips, sistemes o elements per al subministrament de serveis d'assistència en terra alternatius o substitutius de les infraestructures a què es refereix aquest article.

3. AENA ha de gestionar les infraestructures reservades de manera transparent, objectiva i no discriminatòria i facilitar-hi l'accés dels agents d'assistència i dels usuaris que practiquin l'autoassistència.

Article 6. *Excepcions.*

1. Quan en un aeroport o en una part de l'aeroport hi hagi limitacions objectives de disponibilitat d'espai o de capacitat de les instal·lacions, en particular per raons de congestió o del nivell d'utilització de la superfície del recinte aeroportuari, que facin impossible la prestació dels serveis d'assistència en terra d'acord amb el que estableixen els articles 3 i 4, el secretari d'Estat d'Infraestructures i Transports pot acordar:

a) Reservar l'exercici de l'autoassistència per a un o diversos serveis enumerats a l'annex, diferents dels corresponents als serveis de rampa, a un nombre limitat d'usuaris, seleccionats en funció de criteris pertinents, objectius, transparents i no discriminatoris.

b) Prohibir o limitar a un sol usuari l'exercici de l'autoassistència per a una o diverses categories de serveis de rampa.

c) Limitar el nombre d'agents d'assistència en terra per a la prestació d'una o diverses categories de serveis enumerats a l'annex, diferents dels corresponents als serveis de rampa.

d) Reservar a un sol agent la prestació d'una o diverses categories de serveis de rampa.

2. La resolució del secretari d'Estat d'Infraestructures i Transports s'ha d'adoptar a proposta d'AENA, que ho ha de consultar prèviament al Comitè d'usuaris de l'aeroport afectat. La proposta d'AENA comprèn els aspectes següents:

a) L'aeroport o la part de l'aeroport en què s'ha d'aplicar l'excepció.

b) La categoria o categories de serveis per a les quals es proposa l'excepció i les limitacions específiques d'espai o de capacitat disponible que la justifiquen.

c) Pla de mesures previst per superar les limitacions que motiven l'excepció.

d) Nombre d'agents d'assistència en terra autoritzats per subministrar aquests serveis i d'usuaris de l'aeroport autoritzats per exercir l'autoassistència en relació amb les categories de serveis afectats.

e) Període d'aplicació de la limitació i data prevista per aplicar-la.

3. Les limitacions o reserves adoptades d'acord amb el que preveu l'apartat 1 no han de perjudicar indegudament el lliure accés a la prestació dels serveis d'assistència en terra, no han de provocar distorsions de la competència entre agents d'assistència o usuaris ni tenir més extensió de la requerida.

4. El Ministeri de Foment, per mitjà de l'òrgan competent, ha de notificar a la Comissió Europea les excepcions empreses, almenys tres mesos abans de la data en què s'han d'aplicar, juntament amb les mesures previstes per superar les limitacions que les han motivat.

5. La durada de les limitacions o reserves adoptades en aplicació del que preveuen els paràgrafs a), b) i c) de l'apartat 1 no ha de ser superior a tres anys. L'extensió, més enllà de l'esmentat termini, s'ha d'adoptar de conformitat amb el que s'ha previst per al seu establiment inicial.

6. La reserva a un sol agent d'assistència en terra d'una o diverses categories de serveis de rampa, prevista en el paràgraf d) de l'apartat 1, no es pot estendre per un termini superior a dos anys. El secretari d'Estat d'Infraestructures i Transports, amb la decisió favorable prèvia de la Comissió Europea, pot prorrogar aquest termini dos anys més quan subsisteixin les circumstàncies que van motivar la decisió inicial.

7. La selecció dels usuaris acordada en virtut del que preveuen els paràgrafs a) i b) de l'apartat 1, l'ha de fer AENA d'acord amb els criteris següents:

1r Per a la categoria d'assistència a passatgers: l'usuari o els usuaris que sol·licitin exercir l'autoassistència i que facin el nombre més gran de moviments de passatgers a l'aeroport en l'exercici anual precedent.

2n Per a l'assistència a la càrrega i el correu: els que hagin transportat el volum més gran de tones de càrrega amb origen o destí a l'aeroport, en l'exercici anual precedent.

Article 7. *Comitè d'usuaris.*

1. En tots els aeroports en què s'arribi als nivells de trànsit aeri assenyalats en l'apartat 2 de l'article 3 i en l'apartat 2 de l'article 4 s'ha de constituir un comitè d'usuaris, del qual formin part els usuaris o les organitzacions que els representin.

Tots els usuaris de l'aeroport tenen dret a formar part del comitè o, a elecció seva, a estar-hi representats per una organització a la qual han encomanat aquesta funció.

2. AENA ha de consultar, almenys una vegada l'any, els comitès d'usuaris i els agents d'assistència en terra que prestin serveis en els aeroports, en relació amb les mesures adoptades en aplicació d'aquest Reial decret.

Les consultes s'han de referir, en particular, als preus dels serveis que hagin estat objecte d'una excepció concedida d'acord amb el paràgraf d) de l'apartat 1 de l'article 6, a l'organització de la prestació dels serveis d'assistència, als plecs de condicions aprovats per seleccionar els agents d'assistència en terra i a la secció d'agents i d'usuaris.

3. Els informes dels comitès d'usuaris s'han d'emetre en un termini màxim de dos mesos des que se sol·licitin. Transcorregut el termini sense un pronunciament exprés, s'entén que són favorables a les propostes presentades per AENA.

Article 8. *Requisits generals i normes de conducta.*

1. Els usuaris d'un aeroport que exerceixin l'autoassistència i els agents d'assistència en terra que prestin serveis a tercers han de subscriure un contracte amb AENA, en què es reflecteixin, en tot cas, les condicions d'utilització del domini públic aeroportuari, les mesures per assegurar la continuïtat dels serveis d'assistència i les normes de conducta a observar per a la bona gestió de l'aeroport.

2. Les normes de conducta s'han d'aplicar de manera no discriminatòria entre els agents d'assistència i usuaris de cada aeroport, han de guardar relació amb el funcionament de l'aeroport i no han de restringir, en la pràctica, la prestació dels serveis d'assistència en les condicions que estableix aquest Reial decret.

3. Per ordre del ministre de Foment es pot imposar als agents d'assistència en terra que participin, de manera equitativa i no discriminatòria, en l'execució de les obligacions de servei públic establertes per a un aeroport i, en particular, la continuïtat del servei.

Article 9. *Autorització.*

1. La prestació de serveis d'assistència en terra per un agent o d'autoassistència per un usuari en els aeroports d'interès general requereix l'obtenció prèvia d'una autorització.

2. La Direcció General d'Aviació Civil és l'òrgan competent per atorgar les autoritzacions als agents i usuaris que ho sol·licitin i compleixin les condicions que estableix l'article següent.

3. Les autoritzacions s'atorguen per un període màxim de set anys, però la seva validesa està condi-

cionada al manteniment de les condicions que van motivar-ne l'obtenció, i es poden renovar prèvia sol·licitud de l'interessat. A aquests efectes la sol·licitud de renovació s'ha de presentar amb una antelació mínima de sis mesos a la data de venciment.

Article 10. Condicions i obligacions exigides als agents i usuaris.

1. Per obtenir una autorització que habiliti per a la prestació de serveis d'assistència en terra o d'autoassistència, els interessats han de complir les condicions generals següents:

a) Els agents d'assistència en terra a tercers han d'estar al corrent del compliment de les obligacions tributàries o de Seguretat Social imposades per les disposicions vigents.

b) No haver estat condemnat, per sentència ferma, a les penes d'inhabilitació o suspensió, tret de les imposades per fets que no tinguin relació directa amb l'activitat aeroportuària, fins que no s'hagi extingit la responsabilitat penal.

c) Per als agents d'assistència en terra a tercers, no haver estat declarats en fallida, en concurs de creditors o insolvent fallit en qualsevol procediment.

d) No haver estat sancionats, mitjançant resolució ferma que posi fi a la via administrativa, per infraccions molt greus en matèria de protecció de les persones, instal·lacions, aeronaus i equips o de seguretat aeroportuària.

e) No haver estat sancionats per infraccions molt greus o greus, mitjançant resolució ferma que posi fi a la via administrativa, en aplicació de la Llei 8/1988, de 7 d'abril, sobre infraccions i sancions de l'ordre social.

2. Els agents i usuaris autoritzats han de complir, a més a més, les obligacions següents:

a) Disposar d'un centre d'explotació o establiment permanent a Espanya amb capacitat operativa adequada a l'activitat que porten a terme.

b) Tenir subscripta una pòlissa d'assegurança de responsabilitat civil que cobreixi els riscos derivats de l'activitat exercida, fins a un import que es determina per a cada aeroport, en funció del volum dels serveis a prestar, amb un mínim de 500.000.000 de pessetes.

c) Exercir la seva activitat d'acord amb les normes de seguretat aeroportuària, de protecció de les persones, instal·lacions, equips i aeronaus i amb la reglamentació tècnica sobre seguretat del transport aeri.

d) Adequar la seva comptabilitat al principi de separació comptable a què es refereix l'article 15.

e) Respectar les normes de funcionament de l'aeroport en què presten serveis.

f) Complir les normes de protecció del medi ambient, així com la legislació social aplicable.

Article 11. Sol·licituds d'autorització.

1. Els interessats a obtenir una autorització per a la prestació de serveis d'assistència en terra o d'autoassistència han de formular una sol·licitud a la Direcció General d'Aviació Civil, acompanyada dels documents que justifiquin el compliment de les condicions exigides en l'apartat 1 de l'article 10.

El compliment de les condicions que preveuen els paràgrafs b), c), d) i e) de l'apartat esmentat es pot acreditar mitjançant una declaració responsable dels interessats de no estar inclosos en cap de les circumstàncies a les quals es refereixen.

2. Els sol·licitants d'autorització per prestar serveis d'assistència en terra han d'aportar, a més a més, els documents següents:

a) Certificat d'inscripció en el Registre mercantil i, si es tracta de societats mercantils, escriptura pública en què constin els estatuts socials i una relació nominal dels socis que posseeixin almenys un 10 per 100 dels títols o una participació de control.

b) Una còpia dels comptes anuals corresponents a l'últim exercici econòmic, auditats si és procedent, o una previsió del balanç del compte de pèrdues i guanys durant els dos exercicis següents.

c) Memòria de les instal·lacions, equips i mitjans materials i personals, propis o disponibles, adscrits a l'activitat aeroportuària.

3. La Direcció General d'Aviació Civil pot requerir dels sol·licitants que aportin, en el termini de deu dies, la informació complementària que calgui per verificar el compliment de les condicions exigides per atorgar l'autorització. Els interessats estan obligats, igualment, a comunicar a la Direcció General d'Aviació Civil les modificacions de les condicions que van servir de base per a l'autorització.

Article 12. Procediment d'atorgament de l'autorització.

1. La Direcció General d'Aviació Civil ha de tramitar, resoldre motivadament i notificar als interessats, d'acord amb el que disposa la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques i del procediment administratiu comú, les sol·licituds d'autorització, en el termini màxim de sis mesos des de la data en què hagin tingut entrada en el seu registre.

Transcorregut el termini màxim per resoldre la sol·licitud sense que s'hi hagi dictat resolució expressa, es pot considerar estimada.

2. Contra la resolució de la Direcció General d'Aviació Civil els interessats poden interposar recurs d'alçada davant el secretari d'Estat d'Infraestructures i Transports, la resolució del qual posa fi a la via administrativa.

Article 13. Suspensió i revocació de les autoritzacions.

L'incompliment sobrevingut de qualsevol de les condicions o els requisits que van donar lloc a l'atorgament de l'autorització dóna lloc a la suspensió cautelar de l'autorització per la Direcció General d'Aviació Civil i a la iniciació del procediment de la seva revocació, en què s'ha de donar audiència a l'interessat.

Article 14. Selecció dels agents d'assistència en terra.

1. La selecció dels agents d'assistència en terra per als serveis de rampa en els casos que preveuen l'article 4.2 i els paràgrafs c) i d) de l'article 6.1 s'ha de fer d'acord amb les regles següents:

a) AENA, prèvia consulta amb el comitè d'usuaris, ha d'aprovar el plec de condicions o especificacions tècniques a les quals s'han d'atenir els interessats. Els criteris de selecció previstos en el plec de condicions o especificacions tècniques han de ser adequats, objectius, transparents i no discriminatoris i, quan escaigui, han de fer referència a l'obligació de la subrogació del personal d'agent d'assistència a rellevar.

b) AENA ha de convocar la licitació, que s'ha de publicar en el «Diari Oficial de les Comunitats Europees», en la qual poden participar tots els agents d'assistència en terra interessats.

c) AENA ha de seleccionar els agents d'assistència, prèvia consulta al comitè d'usuaris, quan aquests no prestin serveis similars a l'aeroport i no controlin, directament ni indirecta, o tinguin participació en una empresa que presti els mateixos serveis en l'esmentat aeroport.

d) En la resta de casos, la selecció la fa, amb la consulta prèvia al comitè d'usuaris i amb l'informe previ d'AENA, la Direcció General d'Aviació Civil, que abans ha d'aprovar el plec de condicions o especificacions tècniques i convocar la licitació.

e) Els agents d'assistència se seleccionen per un període de set anys.

f) Si un agent d'assistència cessa en la seva activitat abans que expiri el període per al qual ha estat seleccionat, se substitueix pel mateix procediment.

g) Els agents d'assistència seleccionats han de disposar de l'autorització a què fa referència l'article 9 i queden obligats a la prestació del servei durant el període per al qual han estat seleccionats.

2. AENA pot prestar directament serveis d'assistència en terra, sense sotmetre's al procediment de selecció previst a l'apartat 1, o autoritzar una altra empresa, controlada per l'entitat, per prestar-los.

3. A partir de l'1 de gener del 2001, almenys un dels agents d'assistència en terra seleccionat ha de ser independent d'AENA, dels usuaris que durant l'any anterior al de la selecció hagin transportat més del 25 per 100 dels passatgers o de la càrrega registrada a l'aeroport i d'entitats que controlin o estiguin controlades directament o indirecta per AENA o per l'usuari esmentat.

4. AENA ha d'informar el comitè d'usuaris de les mesures adoptades en aplicació d'aquest article.

5. Tret del cas de les excepcions acordades segons el que preveu l'article 6, AENA ha de garantir a tots els usuaris d'un aeroport que poden elegir, per a la prestació de cada categoria de serveis de rampa, almenys entre dos agents d'assistència en terra.

Article 15. *Separació comptable.*

1. Els usuaris i els agents que prestin serveis d'assistència en terra han de portar una separació comptable estricta, d'acord amb els usos i les pràctiques comercials admesos, entre les activitats de prestació dels serveis esmentats i les seves altres activitats. La mateixa obligació és exigible a AENA quan faci aquests serveis.

2. La separació de comptes s'ha d'acreditar davant la Direcció General d'Aviació Civil, mitjançant informes d'auditoria efectuats d'acord amb la Llei 19/1988, de 12 de juliol, d'auditoria de comptes.

3. El control comptable d'AENA s'ha de fer d'acord amb el que disposa el Reial decret 2188/1995, de 28 de desembre, pel qual es desplega el règim de control intern exercit per la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

Article 16. *Accés a les instal·lacions.*

1. AENA, amb l'informe previ del comitè d'usuaris, ha de determinar les regles i les condicions d'accés i d'ús de les infraestructures aeroportuàries, de manera que permeti als agents i usuaris la prestació efectiva dels serveis d'assistència en terra.

2. Els espais disponibles de l'aeroport per a la prestació d'aquests serveis s'han de distribuir entre els agents d'assistència en terra i els usuaris que exerceixen l'autoassistència, d'acord amb criteris pertinents, objectius, transparents i no discriminatoris.

Article 17. *Reciprocitat amb països tercers.*

1. La Direcció General d'Aviació Civil pot denegar als agents d'assistència en terra i als usuaris de països tercers el dret a prestar serveis d'assistència en terra en els aeroports d'interès general, quan les autoritats d'aquests països no reconeguin als agents i usuaris

espanyols el dret a prestar aquests serveis o no permetin el seu exercici efectiu en les mateixes condicions que les establertes per als agents i usuaris nacionals.

2. El Ministeri de Foment, per mitjà de l'òrgan competent, ha de comunicar a la Comissió Europea els reconeixements o les denegacions efectuats en aplicació del que preveu l'apartat anterior.

Article 18. *Informació.*

El Ministeri de Foment, a través de l'òrgan competent, ha de comunicar a la Comissió Europea, abans de l'1 de juliol de cada any, les dades necessàries per publicar la llista d'aeroports a la qual es refereix l'article 1.4 de la Directiva 96/67/CE i proporcionar-li la informació necessària sobre la prestació dels serveis d'assistència en terra en els aeroports espanyols.

AENA ha de subministrar prèviament a l'esmentat òrgan directiu la informació necessària per al compliment d'aquestes obligacions.

Disposició addicional primera. *Capacitat aeroportuària per a l'exercici de l'autoassistència.*

1. En els aeroports amb una capacitat que permeti la pràctica de l'autoassistència per un nombre d'usuaris superior al que, a l'inici de la vigència d'aquest Reial decret, disposa de contractes en vigor per al seu exercici, la selecció de nous usuaris, fins al límit de la capacitat de cada aeroport, l'ha de fer AENA, donant prioritat als que hagin aconseguit un volum més gran d'operacions comercials a l'aeroport l'any immediatament anterior.

2. En el termini d'un any a partir de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, AENA ha d'elaborar una memòria en què s'avalui la capacitat de cada aeroport, a efectes del que preveu l'apartat 2 de l'article 3, i es determinin les disponibilitats per a la pràctica de l'autoassistència. Fins a aquest moment, el nombre d'usuaris que practiquin l'autoassistència en cada aeroport no pot ser inferior, en cap cas, a l'existent en l'actualitat.

3. Determinada la capacitat de cada aeroport, s'ha d'atorgar prioritat per a la pràctica de l'autoassistència als usuaris que tinguin contracte a la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret. La capacitat sobrant s'ha d'assignar entre les noves sol·licituds segons el criteri establert en l'apartat 1.

Disposició addicional segona. *Aprovació de les normes de conducta i de la relació d'infraestructures de gestió centralitzada.*

En el termini de sis mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, el secretari d'Estat d'Infraestructures i Transports ha d'aprovar, a proposta d'AENA, les normes de conducta per a la bona gestió aeroportuària i la relació d'infraestructures de gestió centralitzada d'acord amb el que regula l'article 5.

Disposició addicional tercera. *Còmput del nombre d'agents d'assistència en terra.*

1. La prestació per AENA de serveis d'assistència en terra, d'acord amb el que preveu l'apartat 2 de l'article 14, s'ha de tenir en compte a efectes de la determinació del nombre d'agents d'assistència en terra a què es refereix l'apartat 2 de l'article 4. No es computen, contràriament, els agents que prestin únicament assistència de combustible i lubricant, ni tampoc els que prestin serveis de rampa exclusivament a les aeronaus que facin vols ambulància o vols d'ús propi, com ara el trans-

port privat d'empresa o els vols efectuats pel noliejador d'una aeronau per al seu transport personal.

2. Els agents d'assistència a tercers i els usuaris que practiquin l'autoassistència poden subcontractar, amb l'autorització prèvia d'AENA, els serveis de neteja d'aeronaus i d'assistència a passatgers discapacitats.

Disposició addicional quarta. *Selecció d'agents en els aeroports de menor trànsit aeri.*

A efectes de la selecció dels agents encarregats de la prestació dels serveis d'assistència en terra a tercers, en els aeroports amb un trànsit anual inferior a dos milions de moviments de passatgers o a 50.000 tones de càrrega transportada per avió, AENA pot agrupar tots o alguns dels aeroports en un únic procés de selecció. En la resta, la selecció s'ha de fer d'acord amb el procediment que regula l'article 14.

Disposició transitòria primera. *Agents d'assistència i usuaris que ja practicaven l'autoassistència anteriorment.*

Els agents d'assistència en terra que, a la data d'entrada en vigor d'aquest Reial decret, prestaven aquests serveis, poden continuar exercint la seva activitat fins a la data de finalització dels seus contractes en cada aeroport i, si s'escau, per garantir la continuïtat d'aquests serveis, fins al moment que s'iniciï l'activitat dels agents seleccionats conforme a les regles generals que estableix aquest Reial decret.

Els agents d'assistència en terra i els usuaris que, a l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, prestaven serveis d'assistència en terra i pretenguin seguir exercint aquestes activitats, disposen del termini d'un any per obtenir l'autorització que regula l'article 9.

Disposició transitòria segona. *Constitució dels comitès d'usuaris.*

En el termini màxim de dos mesos des de l'entrada en vigor d'aquest Reial decret, AENA ha de convocar els usuaris dels aeroports per a la constitució efectiva dels comitès d'usuaris. Les normes de funcionament dels comitès d'usuaris, les han d'acordar els membres integrants i les ha d'aprovar el director general d'Aviació Civil.

Disposició final primera. *Habilitació normativa.*

S'autoritza el ministre de Foment perquè dicti les normes necessàries per al desplegament i l'aplicació d'aquest Reial decret.

Disposició final segona. *Entrada en vigor.*

Aquest Reial decret entra en vigor l'endemà de la publicació en el «Butlletí Oficial de l'Estat».

Madrid, 2 de juliol de 1999.

JUAN CARLOS R.

El ministre de Foment,

RAFAEL ARIAS-SALGADO MONTALVO

ANNEX

Llista dels serveis d'assistència en terra

1. L'assistència administrativa en terra i la supervisió comprenen:

a) Els serveis de representació i enllaç amb les autoritats locals o qualsevol altra persona, les despeses efectuades per compte de l'usuari i el subministrament de locals als seus representants.

b) El control de les operacions de càrrega, els misatges i les telecomunicacions.

c) La manipulació, l'emmagatzematge, el manteniment i l'administració de les unitats de càrrega.

d) Qualsevol altre servei de supervisió abans, durant o després del vol i qualsevol altre servei administratiu sol·licitat per l'usuari.

2. L'assistència a passatgers comprèn qualsevol forma d'assistència als passatgers a la sortida, l'arribada, en trànsit o en correspondència, en particular en el control de bitllets i documents de viatge, la facturació dels equipatges i el transport d'equipatges fins a les instal·lacions de classificació.

3. L'assistència d'equipatges comprèn la manipulació d'equipatges a la sala de classificació, la classificació, la preparació per a l'embarcament, i la càrrega i descàrrega dels sistemes destinats a portar-los de l'aeronau a la sala de classificació i a la inversa, així com el transport d'equipatges des de la sala de classificació a la sala de distribució.

4. L'assistència de càrrega i correu comprèn:

a) Quant a la càrrega, en exportació, importació o trànsit, la manipulació física, el tractament dels documents corresponents, les formalitats duaneres i qualsevol mesura cautelar acordada entre les parts o exigida per les circumstàncies.

b) Pel que fa al correu, tant d'arribada com de sortida, la manipulació física, el tractament dels documents corresponents i qualsevol mesura cautelar acordada entre les parts o exigida per les circumstàncies.

5. L'assistència d'operacions en pista comprèn:

a) El guiatge de l'aeronau a l'arribada i a la sortida (sempre que aquests serveis no els faci el servei de circulació aèria).

b) L'assistència a l'aeronau per a l'estacionament i el subministrament dels mitjans adequats (sempre que aquests serveis no els faci el servei de circulació aèria).

c) Les comunicacions entre l'aeronau i l'agent d'assistència en terra (sempre que aquests serveis no els faci el servei de circulació aèria).

d) La càrrega i la descàrrega de l'aeronau, inclosos el subministrament i la utilització dels mitjans necessaris, així com el transport de la tripulació i els passatgers entre l'aeronau i la terminal i el transport dels equipatges entre l'aeronau i la terminal.

e) L'assistència per a l'arrencada de l'aeronau i el subministrament dels mitjans adequats.

f) El desplaçament de l'aeronau, tant a la sortida com a l'arribada, i el subministrament i l'aplicació dels mitjans necessaris.

6. L'assistència de neteja i servei de l'aeronau comprèn:

a) La neteja exterior i interior de l'aeronau, servei de lavabos i servei d'aigua.

b) La climatització i la calefacció de la cabina, la neteja de la neu, el gel i el grebe de l'aeronau.

c) El condicionament de la cabina amb els equips de cabina i l'emmagatzematge dels esmentats equips.

7. L'assistència de combustible i lubricant comprèn:

a) L'organització i l'execució de l'ompliment i el buidatge del combustible, inclosos l'emmagatzematge i el control de la qualitat i la quantitat dels lliuraments.

b) La càrrega i els lubricants i altres ingredients líquids.

8. L'assistència de manteniment en línia comprèn:

a) Les operacions regulars efectuades abans del vol.

b) Les operacions particulars exigides per l'usuari.

c) El subministrament i la gestió del material necessari per al manteniment i de les peces de recanvi.

d) La sol·licitud o la reserva d'un punt d'estacionament o d'un hangar per dur a terme les operacions de manteniment.

9. L'assistència d'operacions de vol i l'administració de la tripulació comprenen:

a) La preparació del vol a l'aeroport de sortida o a qualsevol altre lloc.

b) L'assistència en vol, inclòs, si és procedent, el canvi d'itinerari en vol.

c) Els serveis posteriors al vol.

d) L'administració de la tripulació.

10. L'assistència de transport de superfície inclou:

a) L'organització i l'execució del transport de passatgers, tripulacions, equipatges, càrrega i correu entre les diferents terminals del mateix aeroport, exclòs qualsevol transport entre l'aeronau i qualsevol altre lloc al recinte del mateix aeroport.

b) Qualsevol transport especial sol·licitat per l'usuari.

11. L'assistència de majordomia (càtering) comprèn:

a) Les relacions amb els proveïdors i la gestió administrativa.

b) L'emmagatzematge d'aliments, begudes i accessoris necessaris per a la preparació.

c) La neteja d'accessoris.

d) La preparació i el lliurament del material i els productes alimentaris.

e) El transport, la càrrega i la descàrrega d'aliments i begudes de l'aeronau.

tats cooperatives, motiva que el legislador tingui en compte la necessitat d'oferir un camí adequat que canalitzi les iniciatives col·lectives dels ciutadans que exerceixen activitats generadores de riquesa i ocupació estable. El foment del cooperativisme com a fórmula que facilita la integració econòmica i laboral dels espanyols en el mercat fa perfectament compatibles els requisits de rendibilitat i competitivitat propis de les economies més desenvolupades amb els valors que donen forma a les cooperatives des de fa més de cent cinquanta anys. Els elements propis d'una societat de persones, com són les cooperatives, poden viure en harmonia amb les exigències del mercat; altrament, el món cooperatiu es trobaria en una situació de divorci entre la realitat i el dret. L'objectiu de la nova Llei és precisament que els valors que encarna la figura històrica del cooperativisme, resposta de la societat civil als constants i innovadors condicionaments econòmics, siguin compatibles i guardin un equilibri adequat amb el fi últim del conjunt de socis, que és la rendibilitat econòmica i l'èxit del seu projecte empresarial.

Els valors ètics que donen vida als principis cooperatius formulats per l'aliança cooperativa internacional, especialment en els que encarnen la solidaritat, la democràcia, la igualtat i la vocació social tenen cabuda en la nova Llei que els consagra com a elements indispensables per construir una empresa viable amb la qual els socis s'identifiquen perquè hi aprecien la realització d'un projecte que garanteix la seva ocupació i la seva vida professional.

Era necessària una Llei de cooperatives que, reforçant els principis bàsics de l'esperit del cooperativisme, sigui un instrument jurídic útil per fer front als grans desafiaments econòmics i empresarials que representa l'entrada en la Unió Monetària Europea.

La Llei atén les noves demandes socials de solidaritat i les noves activitats generadores d'ocupació oferint l'autoocupació col·lectiva com a fórmula per a la inserció social, l'atenció a col·lectius especialment amb dificultats d'inserció laboral i la participació pública en aquest sector.

La nova Llei és també el resultat de la necessitat d'aplicar en benefici del sector cooperatiu una sèrie de canvis legislatius que s'han produït tant en l'àmbit nacional com en el comunitari.

Des de 1989, una bona part del dret de societats ha estat modificat, per adaptar-lo a les directives europees sobre la matèria. Amb això, s'han introduït algunes regulacions innovadores que sembla molt convenient incorporar-les també a la legislació cooperativa, com les que afecten, entre altres, la publicitat societària, el dipòsit de comptes anuals, les transformacions i fusions, les competències dels òrgans d'administració i els drets i les obligacions dels socis.

Respecte a la legislació nacional, la nova Llei té en compte l'aportació que va suposar la Llei general de cooperatives 3/1987, de 2 d'abril, que va adaptar a les exigències de l'Estat de les autonomies el règim jurídic de les societats cooperatives i de les seves possibilitats d'associació. El fet que les comunitats autònomes assumeixin la competència exclusiva en aquesta matèria significa, en la pràctica, que l'àmbit d'aplicació de la nova Llei ha estat àmpliament reformulat, cosa que fa necessària una definició d'aquest àmbit. Així s'ha establert a l'article 2, seguint la doctrina del Tribunal constitucional. L'abast de l'àmbit d'aplicació de la nova Llei és, per tant, estatal, al qual s'han d'acollir les societats cooperatives que exerceixin la seva activitat en aquest àmbit.

En aspectes més generals, la Llei recull les modificacions que hi ha hagut en els procediments jurisdiccionals de garantia i impugnació, o les innovacions més acreditades en altres àmbits jurídics: auditoria i règim laboral. D'altra banda, la Llei 30/1992, de 26 de novembre, de règim jurídic de les administracions públiques

CAP DE L'ESTAT

15681 LLEI 27/1999, de 16 de juliol, de cooperatives. («BOE» 170, de 17-7-1999.)

JUAN CARLOS I

REI D'ESPANYA

A tots els qui vegeu i entengueu aquesta Llei.

Sapigueu: Que les Corts Generals han aprovat la Llei següent i jo la sanciono.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

Les societats cooperatives, com a veritables institucions socioeconòmiques, han de fer front a les constants transformacions que, de manera progressiva, es produeixen en el món actual. Els canvis tecnològics, econòmics i en l'organització de treball que donen un protagonisme especial a les petites i mitjanes empreses, juntament amb l'aparició dels nous «jaciments d'ocupació», obren a les cooperatives àmplies expectatives per a l'expansió, però, a la vegada, exigeixen que la seva formulació jurídica trobi sòlids suports per a la seva consolidació com a empresa.

Per a les societats cooperatives, en un món cada vegada més competitiu i rigorós en les regles del mercat, la competitivitat s'ha convertit en un valor consubstancial a la seva naturalesa cooperativa, ja que no podria mantenir els seus valors socials si fallaven l'eficàcia i la rendibilitat pròpies del seu caràcter empresarial.

El mandat de la Constitució espanyola, que en l'apartat 2 de l'article 129 ordena als poders públics el foment, mitjançant una legislació adequada, de les socie-