

I. Disposiciones generales

MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES

15528 ENMIENDAS de 1996 al anexo del Protocolo de 1978 relativo al Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 («Boletín Oficial del Estado» de 17 y 18 de octubre de 1984). Enmiendas al Protocolo I, aprobadas por Resolución MEPC.68 (38), adoptadas el 10 de julio de 1996.

RESOLUCIÓN MEPC. 68(38)
(aprobada el 10 de julio de 1996)

Enmiendas al anexo del protocolo de 1978 relativo al convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (Enmiendas al Protocolo I)

El Comité de Protección del Medio Marino,

Recordando el artículo 38.a) del Convenio constitutivo de la Organización Marítima Internacional, artículo que trata de las funciones que confieren al Comité los convenios internacionales relativos a la prevención y contención de la contaminación del mar,

Tomando nota del artículo 16 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973 (en adelante denominado «Convenio de 1973») y del artículo VI del Protocolo de 1978 relativo al Convenio de 1973 (en adelante denominado «Protocolo de 1978»), que especifican conjuntamente el procedimiento de enmienda del Protocolo de 1978 y confieren al órgano competente de la Organización la función de examinar y aprobar las enmiendas al Convenio de 1973, en su forma enmendada por el Protocolo de 1978 (Marpol 73/78),

Tomando nota también de que son necesarias unas prescripciones más concretas por lo que respecta al artículo II, casos en que se informará, del Protocolo I, Disposiciones para formular los informes sobre sucesos relacionados con sustancias perjudiciales, del Convenio de 1973,

Habiendo examinado las enmiendas al artículo II del Protocolo I del Convenio de 1973, acordadas en su 37.º período de sesiones y distribuidas de conformidad con el artículo 16.2).a) del Convenio de 1973,

1. *Aprueba*, de conformidad con el artículo 16.2).b) del Convenio de 1973, las enmiendas al Protocolo I del Marpol 73/78, cuyo texto figura en el anexo de la presente resolución;

2. *Decide*, de conformidad con el artículo 16.2).f).iii) del Convenio de 1973, que las enmiendas se considerarán aceptadas el 1 de julio de 1997, salvo que, con anterioridad a esa fecha, un tercio cuando menos de las Partes, o aquellas Partes cuyas flotas mercantes combinadas representen como mínimo el 50 por 100 del tonelaje bruto de la flota mercante mundial, notifiquen a la organización que rechazan las enmiendas;

3. *Invita* a las Partes a que tomen nota de que, de conformidad con el artículo 16.2).g).ii) del Convenio de 1973, las enmiendas entrarán en vigor el 1 de enero de 1998 con arreglo al párrafo 2 supra;

4. *Pide* al Secretario General que, de conformidad con el artículo 16.2).e) del Convenio de 1973, envíe copia certificada de la presente resolución y del texto de las enmiendas que figuran en el anexo a todas las Partes en el Protocolo de 1978; y

5. *Pide además* al Secretario General que envíe copia de la presente resolución y de su anexo a los miembros de la organización que no sean Partes en el Protocolo de 1978.

ANEXO

Texto de las enmiendas al Protocolo I del Marpol 73/78

El texto existente del artículo II.1) se sustituirá por el siguiente:

«1) Se informará siempre que un suceso entrañe:

a) una descarga superior al nivel autorizado o una probable descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas, sea cual fuere el motivo, incluidas las que se hagan para salvaguardar la seguridad del buque o la vida humana en el mar; o

b) una descarga o probable descarga de sustancias perjudiciales que se transporten en bultos, incluidas las que se lleven en contenedores, tanques portátiles, vehículos de carretera o ferroviarios y gabarras de buque; o

c) un daño, fallo o avería en un buque de eslora igual o superior a 15 metros que:

i) afecte a la seguridad del buque, como por ejemplo, y sin que la enumeración sea exhaustiva, abordajes, varadas, incendios, explosiones, fallos estructurales, inundaciones y corrimientos de la carga; o

ii) vaya en detrimento de la seguridad de la navegación, como por ejemplo, y sin que la enumeración sea exhaustiva, fallos o averías del aparato de gobierno, las máquinas propulsoras, el sistema eléctrico y las ayudas a la navegación esenciales de a bordo; o

d) una descarga de hidrocarburos o de sustancias nocivas líquidas, efectuada en el curso de las operaciones del buque, que rebase la cantidad o el régimen instantáneo de descarga permitidos en virtud del presente Convenio.»

Las presentes enmiendas entraron en vigor de forma general y para España el 1 de enero de 1998, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 16.2).g).ii) del Convenio de 1973.

Lo que se hace público para conocimiento general. Madrid, 30 de junio de 1999.—El Secretario general Técnico, Julio Núñez Montesinos.

MINISTERIO DE FOMENTO

15529 REAL DECRETO 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.

La Directiva 96/67/CE, del Consejo, de 15 de octubre, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, establece el marco común regulador de la prestación de dichos servicios en los Estados miembros. La norma comunitaria parte del carácter indispensable de la asistencia en tierra para el correcto funcionamiento del transporte aéreo y la utilización eficaz de las infraestructuras aeroportuarias y se orienta a su apertura al mercado en régimen de libre competencia, de forma progresiva y adaptada a las necesidades del sector.

La disposición adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social, inició la incorporación al ordenamiento español de la Directiva 96/67/CE, determinando los criterios conforme a los cuales pueden establecerse, por vía reglamentaria, limitaciones en la prestación del servicio de asistencia en tierra a aeronaves, pasajeros y mercancías, así como al derecho a la autoasistencia en los aeropuertos españoles y autorizando al Gobierno para establecer los supuestos y condiciones en que procede la declaración de obligación de servicio público en la prestación de dicho servicio.

Este Real Decreto da cumplimiento al citado precepto legal y completa la recepción de la Directiva 96/67/CE. En el mismo, se establecen los requisitos exigibles para el ejercicio de los servicios de asistencia en los aeropuertos de interés general, se liberaliza, con algunas excepciones, el régimen de prestación de dichos servicios, se regulan los supuestos en los que, en razón del espacio disponible, la capacidad, la seguridad y demás condiciones propias de un aeropuerto, el número de agentes o usuarios que presten servicios de asistencia ha de quedar limitado y se encomienda a la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) la gestión de las infraestructuras aeroportuarias que, por su complejidad, coste económico o impacto en el medio ambiente, deban mantenerse bajo la responsabilidad de la autoridad aeroportuaria.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de julio de 1999,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Este Real Decreto tiene por objeto regular la prestación de los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos de interés general.

Cuando en un aeropuerto se alcance uno de los umbrales de transporte de carga a que se refieren los artículos 3 y 4 pero no el correspondiente a transporte de pasajeros, las disposiciones de este Real Decreto no se aplicarán en lo que se refiere a las categorías de servicios de asistencia reservadas únicamente a los pasajeros.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de este Real Decreto se entiende por:

a) Usuario de un aeropuerto: toda persona física o jurídica que transporte por vía aérea pasajeros, correo o carga con origen o destino en ese aeropuerto.

b) Asistencia en tierra: los servicios prestados a un usuario en un aeropuerto tal como se describen en el anexo.

c) Servicios de rampa: son los servicios que se prestan esencialmente en la rampa del aeropuerto y constituyen las categorías de servicios de asistencia en tierra, de entre los descritos en el anexo, que se indican a continuación:

- 1.º Asistencia de equipajes.
- 2.º Asistencia a las operaciones en pista.
- 3.º Asistencia de combustible y lubricante.
- 4.º Asistencia de carga y correo en lo que respecta

a la manipulación física de la carga y del correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada como a la salida o en tránsito.

d) Autoasistencia en tierra: situación en la que un usuario se presta directamente, a sí mismo, una o varias categorías de servicios de asistencia, sin celebrar con un tercero ningún contrato, cualquiera que sea su denominación, cuyo objeto sea la prestación de dichos servicios. Un usuario no será considerado como tercero con respecto a otro usuario cuando:

1.º Uno de ellos tenga una participación superior al 50 por 100 del capital del otro.

2.º Una misma entidad tenga una participación superior al 50 por 100 del capital de cada uno de ellos.

e) Agente de asistencia en tierra: toda persona física o jurídica que preste a terceros una o varias categorías de servicios de asistencia en tierra.

f) País tercero: país que no pertenece a la Unión Europea o que, en el campo del transporte aéreo, no haya suscrito acuerdos con la Unión Europea que pudiesen asimilarse a la condición de Estado miembro.

Artículo 3. *Autoasistencia.*

1. Los usuarios que dispongan del título habilitante regulado en el artículo 9 podrán practicar la autoasistencia en tierra, para el conjunto de los servicios enumerados en el anexo, distintos de los de rampa, en todos los aeropuertos de interés general.

2. Por Orden del Ministro de Fomento, a propuesta de la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), podrá limitarse, hasta un mínimo de dos, el número de usuarios autorizados a practicar la autoasistencia para una o varias de las categorías de servicios de rampa, en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a un millón de movimientos de pasajeros o a 25.000 toneladas de carga transportada por avión. Las limitaciones deberán estar justificadas por motivos de espacio, capacidad, operatividad y seguridad de los recintos aeroportuarios o por las restantes causas enumeradas en la disposición adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas fiscales, administrativas y del orden social.