DÉCISION DE LA COMMISSION

du 10 janvier 2000

relative à l'application de l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil à l'aéroport de Funchal

[notifiée sous le numéro C(1999) 5194]

(Le texte en langue portugaise est le seul faisant foi.)

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

(2000/123/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu 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 [1], et notamment son article 9, paragraphe 5,

vu la décision des autorités portugaises notifiée la Commission le 11 octobre 1999 et après consultation desdites autorités,

après consultation du comité consultatif,

considérant ce qui suit:

1. Champ d'application de la dérogation notifiée par le gouvernement du Portugal

1.1. *Notification présentée par les autorités portugaises*

(1) Par lettre enregistrée par la Commission le 11 octobre 1999, les autorités portugaises ont notifié une demande d'approbation de la décision du gouvernement portugais accordant à l'aéroport de Funchal une dérogation visant à:

— limiter à deux le nombre d'usagers autorisés à faire de l'auto-assistance pour les catégories de services référencées dans l'annexe de la directive sous le point 2,

— réserver à un seul usager l'exercice de l'auto-assistance pour les catégories de services référencées dans l'annexe de la directive sous les points 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 et 5.6.

Cette dérogation est, sur la base de l'article 9, paragraphe 1 points c) et d), de la directive, accordée jusqu'au 31 décembre 2000.

(2) La Commission a, en application de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, publié un extrait de cette notification au *Journal officiel des Communautés européennes* [2] du 25 novembre 1999 et invité les parties intéressées à faire part de leurs observations.

(3) Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 5, de la directive, le gouvernement portugais a été consulté par la Commission sur le projet d'évaluation de la Commission le 8 décembre 1999.

Base de la dérogation

(4) Les règles générales d'accès au marché de l'assistance en escale sont définies dans les articles 6 et 7 de la directive. Celles-ci posent clairement un principe d'ouverture le plus large possible pour la plupart des catégories de services d'assistance. Pour un aéroport avec un volume de trafic comme Funchal avec 1,7 million de passagers en 1997, la directive prévoit une reconnaissance du droit à s'auto-assister depuis le 1er janvier 1998. Cependant, en raison de la situation et de la mission particulière d'un aéroport, et notamment des problèmes de sûreté et de sécurité, mais aussi d'espace et de capacité, qui peuvent se poser dans certaines parties de la plupart des aéroports, la directive n'impose pas une ouverture totale du marché mais requiert un minimum d'ouverture tant en matière d'auto-assistance que d'assistence à des tiers pour quatre catégories de services situées sur le côté piste, c'est-à-dire dans une zone particulièrement sensible de l'aéroport. Ces catégories concernent les opérations en piste, l'assistance bagage, l'assistance carburant ainsi que certaines opérations d'assistance fret et poste correspondant notamment aux points de l'annexe référencés sous les numéros 3, 4, et 5 et qui sont visées par la présente décision. Le droit à l'auto-assistance «passagers» (point 2 de l'annexe) ne fait normalement, quant à lui, pas l'objet de restriction en ce qui concerne le droit à l'auto-assistance et chaque transporteur devrait pouvoir user de ce droit.

(5) Toutefois, l'article 9 de la directive 96/67/CE du Conseil a également pris en compte le fait que, dans certains cas très particuliers, des problèmes aigus d'espace et/ou de capacité empêchent l'ouverture du marché au degré prévu. Dans de tels cas, des dérogations peuvent être

[1] JO L 272 du 25.10.1996, p. 36.

[2] JO C 337 du 25.11.1999, p. 4.

accordées sur une base temporaire afin de laisser à l'aéroport le temps de surmonter ces contraintes. Ces dérogations ne peuvent donc avoir qu'un caractère exceptionnel et n'ont pas pour objectif d'assurer d'une manière générale aux aéroports une période d'adaptation supplémentaire à celle déjà prévue à l'article 1er de la directive.

(6) Une dérogation ne peut être accordée que sur la base de contraintes spécifiques d'espace et de capacité. C'est sur cette base que les autorités portugaises ont accordé la dérogation faisant l'objet de la présente décision en conformité avec l'article 23 de la réglementation portugaise «Decreto-Lei N.º 275/99 de 23 de Julho 1999» ([3]) transposant la directive 96/67/CE dans le droit national.

1.2. *Présentation de l'aéroport*

(7) L'aéroport de Funchal est doté d'un terminal passager situé le long d'une piste orientée sud-ouest/nord-est de 1 800 mètres d'une capacité déclarée de neuf mouvements par heure. Situé dans la région autonome de Madère, cet aéroport est d'importance vitale pour l'économie d'une région insulaire et périphérique. Toutefois, les conditions météorologiques et principalement les vents parfois violents dans cette zone rendent son accès difficile. Cette difficulté est renforcée par la situation de l'aéroport en bordure de mer et adossé à la montagne qui a obligé une construction du terminal sur quatre niveaux en raison du manque de place.

(8) D'un point de vue général, le nombre de mouvements s'est accru en moyenne annuelle de 3% pendant la période 1990–1995, avant de connaître une croissance plus remarquable allant jusqu'à 16,5% dans les années quatre-vingt-dix.

En ce qui concerne le trafic passagers, celui-ci était de 1,53 million en 1997 (près de 1,7 million en 1998) avec une croissance annuelle moyenne de 6,6%; 88% de ce trafic concernant les relations avec la métropole. La structure du trafic n'a pas changé depuis les années 1980 et se divise par moitié entre le domestique et l'international; deux tiers du trafic étant régulier.

Les prévisions font ressortir une croissance annuelle moyenne de 4% pour les cinq prochaines années, provenant principalement d'une augmentation de la taille des appareils que l'extension de la piste permettra d'accueillir.

1.3. *Situation de l'assistance sur l'aéroport de Funchal*

(9) Le nombre de passagers étant inférieur à trois millions de passagers et à 75 000 tonnes de fret par an, l'ouverture du marché ne concerne pas les opérations fournies aux tiers. Ces services aux tiers, qui correspondent à 31% des mouvements sur l'aéroport, sont d'ores et déjà, pour partie, effectués à la fois par TAP à hauteur des deuxtiers et par la société TRIAM pour le reste.

(10) Par contre, la directive prévoit le droit d'exercer l'auto-assistance depuis le 1er janvier 1998. Celui-ci est, à l'heure actuelle, exercé par la compagnie TAP pour les opérations concernées par la présente dérogation, à savoir celles relatives à l'assistance passagers, l'assistance bagages, l'assistance fret et poste ainsi qu'aux opérations en piste. Cette compagnie fut bénéficiaire jusqu'à la fin de l'année 1998, d'une obligation de service public au titre de l'article 4 du règlement (CEE) nº 2408/92 du Conseil sur la liaison entre l'île de Madère et la métropole qui représente 66% des mouvements sur l'aéroport de Funchal, correspondant ainsi à 85% des mouvements de passagers et 95% du fret.

2. **Contraintes invoquées par les autorités portugaises**

2.1. *Notification présentée par les autorités portugaises*

(11) La position actuelle de la compagnie TAP comme seule détentrice du droit à l'exercice de l'auto-assistance est expliquée en grande partie par le fait que cette compagnie fut bénéficiaire jusqu'à l'année dernière d'une obligation de service public sur les liaisons domestiques avec la partie continentale du Portugal. En 1997, le trafic global régulier représentait 77% des mouvements et 88% de ces mouvements étaient opérés par TAP. En termes de passagers, le trafic régulier est évalué 66% dont 78% sont transportés par TAP.

(12) Selon le dossier présenté par les autorités portugaises, les problèmes d'espace et de capacité se posent aussi bien dans le terminal qu'au niveau des opérations sur la piste.

(13) Au niveau des départs du terminal, la zone d'enregistrement est actuellement limitée à 480 mètres carrés pour quinze comptoirs d'enregistrement (plus trois comptoirs sur le côté sans possibilité de file d'attente). Cependant seuls dix comptoirs, affectés à la compagnie TAP sont pourvus de systèmes informatisés, le prestataire TRIAM, qui n'opère que des vols charter, effectuant ses enregistrements de manière manuelle. L'exiguité de la zone d'embarquement entraîne de réels problèmes d'attente des passagers en heures de pointe, obligeant ceux-ci à une attente souvent longue et pénible dans un terminal qui n'est pas climatisé et, selon les autorités portugaises, la venue d'un usager supplémentaire n'est pas possible.

(14) Les opérations d'assistance bagages (point 3 de l'annexe de la directive) sont effectuées de manière manuelle sur un linéaire de 30 mètres et dans des locaux de 350 mètres carrés où les manœuvres sont difficiles et où la venue d'un usager supplémentaire serait impossible.

(15) En ce qui concerne les opérations en piste (point 5 de l'annexe), l'espace sur le tarmac est, selon le dossier présenté par les autorités portugaises, très réduit et les matériels des deux prestataires présents TAP et TRIAM,

([3]) Diàro da República- 23.07.99-I Série-A N.º 170, p. 4588.

l'occupent complètement à raison de 2 000 et 200 mètres carrés respectivement. D'autre part, les hangars de maintenance du matériel, bien que récents, apparaissent d'ores et déjà insuffisants avec un espace de seulement 400 mètres carrés pour TAP et 200 mètres carrés pour TRIAM. De plus, en période de pointe (trentième heure de pointe avec neuf mouvements), la circulation sur le tarmac est particulièrement difficile et dangereuse car les positions avions étant toutes des positions «nose in», des engins de repoussage assez lourds sont constamment nécessaires. Or, l'aéroport ne possède par le passage des piétons lors de leur embarquement ou débarquement.

(16) Le nouveau hangar pour les opérations de fret qui ne fait que 450 mètres carrés est actuellement déjà complètement occupé par TAP qui opère directement en auto-assistance 95 % de l'ensemble du trafic fret sur l'aéroport.

(17) Selon les autorités portugaises, il n'est donc pas possible d'accepter un usager supplémentaire pour ces opérations d'assistance qui sont déjà fournies, pour certaines d'entre elles, par deux prestataires.

3. **Observations des parties intéressées**

(18) Suite à la publication par la Commission d'un extrait de la notification des autorités portugaises et en accord avec les dispositions de l'article 9, paragraphe 3, de la directive, les parties intéressées ont été appelées à faire valoir leur opinion.

Aucune opinion particulière n'a été formulée concernant la présente dérogation.

4. **Évaluation de la dérogation à la lumière des dispositions de la directive 96/67/CE**

4.1. *Règles en vigueur en matière d'assistance*

4.1.1. ***Possibilités de limitation de l'accès au marché***

(19) La directive 97/67/CE du Conseil prévoit une ouverture différenciée du marché en fonction à la fois de la manière dont l'opération d'assistance est assurée (auto-assistance ou prestation aux tiers) et de l'importance du trafic sur l'aéroport.

(20) Les règles générales d'exercice de l'assistance des catégories de services désignées dans la notification des autorités portugaises sont établies par l'article 7 de la directive. Ces règles ont été reprises dns des dispositions de la réglementation portugaise transposant la directive [4]. En application des dispositions de la directive, l'État membre peut limiter l'exercice de l'auto-assistance des services d'assistance bagages de fret et poste et d'opérations en piste, à au moins deux usagers; ces derniers devant dès lors être choisis sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et nondiscriminatoires. Les opérations d'auto-assistance pour les passagers sont quant à elles normalement ouverte à tous les usagers.

(21) Cependant, lorsque des contraintes spécifiques d'espace ou de capacité disponibles, notamment en fonction du taux d'utilisation ou de l'encombrement des surfaces, entraînent une impossibilité d'autoriser l'exercice du droit à l'auto-assistance ou la prestation des services aux tiers au degré prévu par la directive, l'État membre concerné peut, selon les catégories de services concernées, limiter le nombre d'usagers faisant leur auto-assistance sur la base de l'article 9, paragraphe 1, point c), ou encore interdire ou limiter à un seul usager l'exercice du droit à l'auto-assistance sur base de l'article 9, paragraphe 1, point d).

(22) Toutefois, aux termes de l'article 9, paragraphe 2, une telle dérogation doit:

— préciser la ou les catégories de services pour lesquelles la dérogation est accordée ainsi que les contraintes spécifiques d'espace ou de capacité qui la justifient,

— être accompagnée d'un plan de mesures appropriées visant à surmonter ces contraintes.

En outre, selon les dispositions de l'article 9, paragraphe 2, elle ne doit pas:

— porter indûment préjudice aux objectifs de la directive,

— donner lieu à des distorsions de concurrence,

— être plus étendue que nécessaire.

(23) Ainsi que la Commission l'a rappelé, notamment dans ses décisions du 14 janvier 1998 concernant les aéroports de Francfort et de Düsseldorf [5] le principal objectif de la directive est de libéraliser les services d'assistance en escale. Les limitations imposées aux parties tierces consistent en des restrictions à la liberté de ces parties de fournir de tels services. Par analogie avec les mesures étatiques restreignant la liberté de prestation de services [6], les mesures susceptibles d'exclure ou d'interdire les activités des prestataires de services — ou, dans le cas présent, celles des usagers désirant effectuer leur propre assistance — même si elles s'appliquent indistinctement aux prestataires ou usagers nationaux et à ceux des autres États membres, doivent être justifiées par des exigences impérieuses d'intérêt public autres que de nature économique et doivent en outre être proportionnelles aux objectifs poursuivis.

[4] Diàro da República- 23.07.99-I Série-A N.º170, p. 4588.

[5] Décisions de la Commission du 14 janvier 1998 (JO L 173 du 18.6.1998, p. 32 et 45).

[6] Arrêts du 25 juillet 1991, Médiawet, [1991]ECR, p. 4007 et C-76/90, Säger: Dennemeyer, [1991]ECR, p. 4221.

4.1.2. ***Procédure***

(24) Comme elle l'a rappelé dans ses deux décisions concernant les aéroports de Francfort et Düsseldorf ([7]) la Commission doit faire porter son examen sur:

— l'existence et l'étendue des contraintes justifiant la dérogation et l'impossibilité d'ouverture au degré prévu par la directive; seules les contraintes d'espace et/ou de capacité pouvant être prises en considération,

— le plan de mesures appropriées visant à surmonter les contraintes; ce plan devant être crédible et inconditionnel et comporter un calendrier d'exécution desdites mesures,

— la conformité aux principes mentionnés à l'article 9, paragraphe 2, et concernant le respect des objectifs de la directive, l'absence de distorsion de concurrence et l'étendue de la mesure.

(25) L'octroi d'une dérogation n'a pas pour objectif de laisser d'une manière générale à l'aéroport un temps d'adaptation supplémentaire à celui déjà accordé par l'article 1er de la directive. Il doit permettre à l'aéroport de surmonter les contraintes particulières qu'il peut rencontrer lors de l'ouverture du marché. Toute dérogation doit donc être examinée en fonction des contraintes particulières alléguées pour justifier l'impossibilité d'ouverture dans les délais impartis. De plus, conformément à la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes ([8]) toute exception est d'interprétation stricte et la portée d'une dérogation doit être déterminée en tenant compte des finalités de la mesure en question.

(26) C'est en fonction de ces différentes considérations que doit être examinée la présente dérogation.

(27) La Commission a, conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 4, de la directive, procédé à un examen minutieux des contraintes invoquées en matière d'espace et de capacité, de l'adéquation à ces contraintes de la décision prise par les autorités portugaises et des mesures avancées pour les surmonter. Elle s'est appuyée dans son examen sur le dossier présenté par les autorités portugaises ainsi que sur la visite qu'elle a pu faire de l'aéroport de Funchal le 8 novembre 1999 et a bénéficié de l'expertise technique effectuée à sa demande par la société Aerotec. La Commission a enfin pris en compte les remarques faites par l'aéroport et le gouvernement portugais en ce qui concerne l'analyse de la Commission.

([7]) Voir note 5 de bas de page
([8]) Voir note 6 de bas de page.

4.2. *Examen des contraintes présentées par les autorités portugaises*

(28) L'île de Madère constitue une destination de vacances très importante et l'aéroport de Funchal est essentiel pour ce développement touristique. La croissance annuelle de trafic sur l'aéroport est estimée à 4% pour les cinq prochaines années; cette croissance concernant presque entièrement le trafic passagers. L'aéroport a entrepris d'importants travaux relatifs à la fois à l'extension de la piste et à l'important agrandissement du terminal. La situation sur l'aéroport, et notamment en ce qui concerne l'espace sur le tarmac, est donc temporaire et doit, avec les travaux, évoluer dès les prochains mois pour certaines parties de celui-ci.

(29) Avec 1,53 million de passagers en 1997, l'aéroport de Funchal doit, en application de la directive, permettre l'exercice par les transporteurs de l'auto-assistance. En raison de la forte croissance du trafic, cet aéroport devrait à partir de 2001 ouvrir également les opérations d'assistance aux tiers à la concurrence dès que le seuil des 2 millions annuels de passagers sera dépassé. La dérogation des autorités portugaises concerne une limitation, d'une part pour les opérations d'assistance passagers, normalement complètement libérées, et d'autre part les services d'auto-assistance sur le tarmac, recouvrant ainsi les opérations de tri bagages, celles de transport des bagages des passagers et des équipages ainsi que les opérations de fret et poste.

Opérations d'assistance aux passagers

(30) Selon les autorités portugaises des problèmes de capacité et d'espace existent au niveau du terminal qui connaît une congestion importante de la salle d'enregistrement. Il ne fait pas de doute, selon la Commission, que des difficultés importantes peuvent exister au niveau de cette salle qui est trop petite pour contenir tous les passagers en attente d'enregistrement à certaines heures de pointe compte tenu du nombre de vols qu'il faut alors traiter.

(31) Les opérations d'assistance aux passagers sont d'ores et déjà effectuées par deux sociétés: TAP qui effectue à la fois des opérations pour ses propres avions et pour ceux de clients dans le cadre d'assistance aux tiers et la société indépendante TRIAM qui effectue des services aux tiers et dont la clientèle est uniquement composée aujourd'hui de transporteurs «charter». Les usagers de l'aéroport bénéficient donc d'ores et déjà d'un libre choix pour la prestation des services d'assistance passagers.

(32) Toutefois, ces opérations d'assistance doivent, selon l'article 7, paragraphe 1, de la directive, faire l'objet d'une liberté totale en ce qui concerne l'auto-assistance. Seules des contraintes d' espace et/ou de capacité peuvent justifier une dérogation limitant le nombre d'usagers s'auto-assistant. Il s'agit donc de vérifer l'impossibilité d'accepter de nouveaux opérateurs.

(33) Si l'étroitesse de la salle servant actuellement à l'enregistrement ne fait aucun doute, il faut cependant reconnaî-

tre que le problème vient de la salle elle-même et dans une moindre mesure du nombre de comptoirs d'enregistrement. Elle n'est pas imputable à la compagnie qui opère les enregistrements; que celle-ci soit un des deux actuels prestataires ou un nouveau venu. En effet, il n'y a pas, comme dans certains aéroports, d'opérations d'enregistrement communes à plusieurs vols en même temps auprès des comptoirs. À chaque vol sont affectés des comptoirs spécifiques qui sont ouverts de manière individuelle pour chacun des vols concernés deux ou trois heures à l'avance. L'opérateur ne passe donc au vol suivant qu'une fois les opérations terminées. Si les 18 comptoirs sont atttribués par vol, le nombre d'opérateurs est en principe sans conséquence puisque le nombre de comptoirs reste constant en raison du système d'enregistrement vol par vol et la capacité ne varie donc pas non plus.

(34) D'un point de vue pratique, en se basant sur la pire des situations, c'est-à-dire sur le jour le plus chargé de l'année, en l'occurrence les prévisions de vols pour le 3 janvier 2000, l'examen du calendrier des vols montre que le seul moment durant lequel il peut y avoir insuffisance de comptoirs porte sur une durée de deux heures et même à ce moment là, le chevauchement de deux comptoirs est au maximum de vingt minutes.

(35) Les autorités portugaises ont argué du fait que quatre comptoirs ne pouvaient être vraiment utilisés du fait de leur mauvaise situation dans la salle. Ceux-ci étaient cependant bien utilisés le jour de la visite de la Commission qui n'était pourtant pas une journée particulièrement encombrée. Il faut reconnaître que leur position dans le terminal les rend très peu pratiques et que l'accès aux comptoirs 1 et 2 est vraiment limité. Toutefois, une utilisation particulière sur le même vol qui permet de dédoubler une unique file d'attente pour l'enregistrement, ne les rend pas impraticables. De toute façon, la limitation du nombre d'opérateurs sera sans incidence sur l'actuelle congestion à ce niveau ni ne permettra de réduire les besoins en comptoirs supplémentaires.

(36) L'examen du calendrier des vols du jour le plus chargé de l'année montre, en fait que, entre 8 heures et 10 heures 30, cinq comptoirs sont libres dans la partie actuellement attribuée à la compagnie TRIAM et que entre 16 heures 30 et 22 heures aucun comptoir n'est employé. De même, certains jours du mois de novembre TRIAM n'utilise aucun comptoir. Les huit comptoirs TAP sont plus utilisés mais, entre 11 heures et 15 heures 45, au moins trois d'entre eux peuvent être libérés selon le plan des vols et la pratique usitée en matière d'allocation de comptoirs.

(37) Le fait que les comptoirs actuellement utilisés par TRIAM ne soient pas dotés d'équipement informatique constitue certes une gène pour les utilisateurs mais ne rend pas impossible la venue d'un nouvel opérateur. La decision de faire ou non de l'auto-assistance est une décision d'ordre économique qui appartient à chaque usager après avoir pris connaissance de tous les avantages et les inconvénients d'opérer de tels services, y compris des problèmes en équipement que connaît l'aéroport.

(38) Compte tenu des calendriers de vols et de la pratique utilisée pour l'enregistrement, la venue de nouveaux usagers faisant leur auto-assistance ne renforcera pas les difficultés, certes réelles, que l'aéroport rencontre déjà mais qui se situent au niveau de la salle d'attente. Il appartient dès lors à l'aéroport, par une gestion précise et équitable, de distribuer les comptoirs entre les différents opérateurs en fonction de l'évolution des besoins de chacun.

Bagages

(39) Conformément aux arguments présentés dans le dossier des autorités portugaises, l'aire de tri et de chargement des bagages est très réduite. Les opérations sont traitées manuellement à partir d'un tapis de trente mètres linéaires sur lequel interviennent déjà deux prestataires de services. Il est totalement impossible d' admettre un opérateur supplémentaire pour les opération de tri bagage. Il en est de même pour le transport de bagages à l'arrivée et au départ de cette salle en raison de l'étroitesse de l'accès et de la salle elle-même.

Opérations en piste

(40) Exception faite du transport des bagages pour lequel une impossibilité d'admettre un opérateur supplémentaire est avérée au niveau des salles de tri, le reste des opérations en piste ne semble pas concerné par un problème aigu d'espace et/ou de capacité. Au jour de la visite de la Commission, il est apparu que les espaces, notamment dans la partie ouest du tarmac, pouvaient sans problème accueillir du matériel supplémentaire. Même lors de la période la plus calme de la journée, c'est-à-dire à un moment où le matériel est inutilisé et donc en stationnement, il est apparu que les aires réservées à ce stationnement étaient loin d'être encombrées. De plus, la configuration actuelle de ces aires est temporaire et devrait permettre de dégager beaucoup plus de place dès le printemps 2000 à l'occasion du remaniement des positions avions dans la partie ouest du tarmac. Indépendamment de cette amélioration, le positionnement des avions en «nose-in» permet, selon les normes et les pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), de stationner du matériel d'assistance en tête des appareils notamment au niveau des positions 2–4 et A06 à A04 ainsi que A01 à A03. Les autorités portugaises n'ont donc pas démontré l'impossibilité de reconnaître le droit à l'exercice de l'auto-assistance conformément aux dispositions de la directive.

Opérations d'assistance fret

(41) Un nouveau terminal fret a été récemment construit. Ce terminal de 450 mètres carrés (dont 350 en opérationnel et 100 mètres carrés de bureaux) est actuellement occupé par TAP. Il est divisé en deux parties pour l'import et l'export respectivement; chacune d'elles ayant

une seule porte d'accès à la piste. TAP est le seul opérateur pour les services de fret sur l'aéroport et plus de 95% de son activité est traitée dans le cadre de sa propre assistance. L'assistance aux tiers, qui représente uniquement 5% du trafic, ne sera pas obligatoirement ouverte tant que l'aéroport n'aura pas atteint le seuil de deux millions de passagers annuels prévu par la directive. L'hypothèse d'un opérateur demandant à faire son auto-assistance pour cette catégorie de services qui ne correspondraient qu'à 1 ou 2% du trafic est peu probable. Toutefois, au regard des termes de l'article 9 de la directive, il doit être prouvé que la venue d'un second opérateur, qui se verrait attribuer un espace proportionnel à son trafic fret, se révèle impossible. Un tel espace au sein du hangar n'apparaît pas impossible en lui même; le besoin se révélant très petit. Toutefois, il n'apparaît pas possible de gérer les allées et venues d'un second opérateur compte tenu de la disposition des portes. De plus, les bureaux réservés au personnel au niveau du hangar de fret ne permettent pas, au regard à la fois de leur disposition et de leur surface, d'admettre ce second opérateur.

(42) Le dossier présenté par les autorités portugaises fait également référence à l'exiguïté des hangars de maintenance et de salles des repos. Tout d'abord, ces bâtiments sont tout à fait nouveaux et auraient du tenir compte des exigences de la directive lors de l'affectation des surfaces. D'autre part, l'examen des surfaces allouées démontre que la compagnie TAP dispose pour ses opérations en piste de 2 000 mètres carrés sur le tarmac pour parquer ses équipements et de 400 mètres carrés pour la manutention de ces mêmes équipements et ce pour le traitement sans difficulté majeure de 70% du trafic. Pour les 30% restants, TRIAM dispose respectivement de 200 mètres carrés sur le tarmac et de la moitié des installations de maintenance et des salles de repos. Les installations dévolues à TRIAM peuvent donc apparaître «surdimensionnées» par rapport au volume de trafic traité et il n'a donc pas été prouvé qu'il était impossible de dégager à ce niveau de la place pour un nouvel opérateur.

5. **Plan de mesures appropriées**

(43) Conformément aux dispositions de l'article 9, paragraphe 2, de la directive, le dossier présenté par les autorités portugaises comporte un plan de mesures visant à surmonter les contraintes invoquées.

(44) Ce plan s'inscrit dans le projet plus vaste d'extension de l'aéroport pour faire face à la croissance du trafic et permettre une meilleure accessibilité de l'île de Madère et qui devrait aboutir à l'accueil de plus gros porteurs en charge de liaisons intercontinentales, et ce dans des conditions de sécurité très améliorées.

(45) Ce projet comporte tout d'abord une extension de la piste sur des pilotis et une modification de son axe afin d'éviter une construction en eau trop profonde. L'agrandissement du tarmac qui lui correspond va permettre de porter le nombre de positions de 9 à 14; incluant en cela 4 positions gros porteurs. Cet agrandissement et ces nouvelles positions s'accompagneront bien sûr d'une plus grande place pour les opérations d'embarquement et de déchargement ainsi que de nouveaux espaces pour parquer du matériel sur près de 7 000 mètres carrés. Les limitations d'espace ne pourront cependant pas permettre de doubler la route de service au niveau du terminal. Par contre, le plan inclut une extension très importante du terminal qui, d'une part comprendra un nouveau hall de tri bagages et d'autre part permettra de porter le nombre des comptoirs d'enregistrement à 40, complètement équipés au niveau informatique dans une salle d'enregistrement de près de 4 400 mètres carrés. De même, seront construits un bâtiment de 1 250 mètres carrés pour la maintenance des véhicules et une aire couverte pour le fret de 3 000 mètres carrés.

6. **Respect des critères définis par l'article 9, paragraphe 2, de la directive**

(46) Les dispositions de l'article 9 de la directive prévoient qu'une dérogation ne peut être accordée que dans les cas où les contraintes d'espace et/ou de capacité rendent impossible l'ouverture du marché au degré prévu par la directive. Suite à l'expertise de la Commission, il apparaît qu'une telle impossibilité est parfaitement démontrée en ce qui concerne les activités d'assistance liées au tri et au transport des bagages en raison de l'exiguïté des locaux qui empêche la présence de tout opérateur supplémentaire dans un espace où l'activité est déja très difficile à deux. Il en est de même en ce qui concerne les activités de fret et poste pour lesquelles la disposition des locaux et les problèmes de bureaux pour le personnel ne permettent pas actuellement la présence d'un opérateur supplémentaire. Par contre, l'impossibilité n'a pas été prouvée pour les autres services, soit parce que la simple gêne ne peut être prise en compte, soit parce que le problème évoqué est indépendant du nombre d'opérateurs. La dérogation des autorités portugaises apparaît donc plus étendu que nécessaire quant à son champ d'application.

(47) En ce que concerne la durée de la dérogation, l'espace nécessaire pour permettre une application de la directive dans les endroits où les contraintes sont avérées, ne pourra être dégagé avant l'ouverture du nouveau hall de tri bagages, c'est-à-dire avant la fin de l'année 2000. De même, le plan de mesures présenté prévoit une aire couverte de fret pour la même époque. La dérogation apparaît donc conforme aux principes de l'article 9, paragraphe 2, sur ce point.

7. **Conclusion**

(48) L'aéroport de Funchal connaît une croissance importante de trafic qui nécessite des travaux de grande ampleur afin d'accueillir en toute sécurité tous les types d'avions, y compris des gros porteurs, mais aussi de traiter les passagers dans de bonnes conditions. Toutefois, les problèmes inhérents aux opérations d'enregistrement des passagers résultent de l'étroitesse du hall et non d'un problème particulier aux comptoirs d'enregistrement ou aux personnes qui effectuent ces opérations. Sur le tar-

mac, de l'espace suffisant peut être dégagé pour permettre la venue d'un usager supplémentaire pour faire son auto-assistance dans le cadre des opérations en piste, notamment à partir de la réorganisation de la partie ouest qui prendra effet dès les premiers mois de l'année 2000.

Par contre, il s'avère impossible, compte tenu de l'exiguïté des locaux d'accepter un opérateur supplémentaire dans un espace où manœuvrent déjà avec grande difficulté le matériel de deux prestataires pour les opérations de tri et de transport des bagages. De même, selon l'expertise de la Commission, la présence d'un nouvel opérateur n'est pas actuellement possible au niveau du hangar de fret,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La dérogation accordée par la République portugaise à l'aéroport de Funchal et telle que notifée à la Commission le 11 octobre 1999 doit être limitée aux opérations définies dans l'annexe de la directive aux points 3, 4 et 5.4 en ce qui concerne le transport des bagages entre l'avion et l'aérogare.

Article 2

La République portugaise notifiera à la Commission, avant son entrée en vigueur, la décision de dérogation modifiée conformément à l'article 1er.

Article 3

La République portugaise est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 10 janvier 2000.

Par la Commission
Loyola DE PALACIO
Vice-président