DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 10 de enero de 2000

relativa a la aplicación del artículo 9 de la Directiva 96/67/CE del Consejo al aeropuerto de Funchal

[notificada con el número C(1999) 5194]

(El texto en lengua portuguesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2000/123/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996 [1], relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad y, en particular, el apartado 5 de su artículo 9,

Vista la decisión de las autoridades portuguesas notificada a la Comisión el 11 de octubre de 1999 y previa consulta a dichas autoridades,

Previa consulta con el Comité consultivo,

Considerando lo siguiente:

1. Ámbito de aplicación de la excepción notificada por el Gobierno de Portugal

1.1. *Notificación enviada por las autoridades portuguesas*

(1) Mediante carta que se registró en la Comisión el 11 de octubre de 1999, las autoridades portuguesas notificaron una solicitud de aprobación de la decisión del Gobierno portugués por la que se concedía al aeropuerto de Funchal una excepción destinada a:

— limitar a dos el número de usuarios autorizados a ejercer la autoasistencia en las categorías de servicios a que se hace referencia en el punto 2 del anexo de la Directiva,

— reservar a un único usuario el ejercicio de la autoasistencia en las categorías de servicios a que se hace referencia en los puntos 3, 4, 5.2, 5.3, 5.4, 5.5 y 5.6 del anexo de la Directiva.

Esta excepción se concede, de conformidad con las letras c) y d) del apartado 1 del artículo 9 de la Directiva, hasta el 31 de diciembre de 2000.

(2) La Comisión, en aplicación de apartado 3 del artículo 9 de la Directiva, publicó un resumen de esta notificación en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* [2] de 25 de noviembre de 1999 e invitó a las partes interesadas a presentar observaciones.

(3) De acuerdo con las disposiciones del apartado 5 del artículo 9 de la Directiva, la Comisión consultó con el Gobierno portugués sobre el proyecto de evaluación de la Comisión el 8 de diciembre de 1999.

Fundamento de la excepción

(4) Las normas generales de acceso al mercado de la asistencia en tierra se definen en los artículos 6 y 7 de la Directiva. En ellas se sienta claramente un principio de apertura lo más amplio posible para la mayoría de las categorías de servicios de asistencia. Para un aeropuerto con un volumen de tráfico como el de Funchal, que acogió a 1,7 millones de pasajeros en 1997, la Directiva prevé un reconocimiento del derecho a la autoasistencia a partir del 1 de enero de 1998. Sin embargo, debido a la situación y la función particulares de un aeropuerto, y, en particular, a los problemas de seguridad, espacio y capacidad que pueden plantearse en algunas zonas de la mayoría de los aeropuertos, la Directiva no impone una apertura total del mercado, sino que requiere un mínimo de apertura tanto en autoasistencia como en asistencia a terceros para cuatro categorías de servicios de asistencia que se prestan en la plataforma, es decir, en una zona especialmente sensible del aeropuerto. Estas categorías son la asistencia en pista, la asistencia de equipajes, la asistencia de combustible así como algunas operaciones de carga y correo que se corresponden con los puntos 3, 4 y 5 del anexo y a las que se refiere la presente Decisión. El derecho a la autoasistencia de pasajeros (punto 2 del anexo) no suele restringirse y todas las compañías aéreas pueden ejercerlo.

(5) No obstante, el artículo 9 de la Directiva 96/67/CE tenía también en cuenta el hecho de que, en algunos casos muy particulares, hay problemas graves de espacio o capacidad que impiden la apertura del mercado en el grado previsto. En tales casos, pueden concederse excep-

[1] DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

[2] DO C 337 de 25.11.1999, p. 4.

ciones temporales con el fin de dar tiempo al aeropuerto para que solucione esos problemas. Estas excepciones son, claro está, de carácter extraordinario y su finalidad no es dar a los aeropuertos un período de adaptación suplementario al previsto en el artículo 1 de la Directiva.

(6) Una excepción sólo puede concederse si hay limitaciones específicas de espacio y capacidad. Tal fue el motivo por el que las autoridades portuguesas concedieron la excepción a que se refiere la presente decisión de conformidad con el artículo 23 del Decreto-Lei nº 275/99 de 23 de julio de 1999 ([3]), que incorpora la Directiva 96/67/CE al Derecho nacional.

1.2. *Descripción del aeropuerto*

(7) El aeropuerto de Funchal está dotado de una terminal de pasajeros situada a lo largo de una pista orientada en dirección suroeste-noreste de 1 800 metros con una capacidad declarada de nueve movimientos/hora. Situado en la región autónoma de Madeira, este aeropuerto es de importancia vital para la economía de esta región insular y periférica. No obstante, las condiciones meteorológicas y principalmente los vientos a veces violentos que soplan en esta zona, dificultan el acceso. Esta dificultad se ve agravada por el hecho de que el aeropuerto está situado a la orilla del mar y adosado a una montaña, lo que obligó a construir la terminal en cuatro niveles por falta de espacio.

(8) En general, el número de movimientos aumentó por término medio un 3% anualmente durante el período 1990-1995, antes de registrar un crecimiento más notable que llegó hasta el 16,5% en los años noventa.

Por lo que se refiere al tráfico de pasajeros, éste fue de 1,53 millones en 1997 (cerca de 1,7 millones en 1998) con un crecimiento anual medio del 6,5%; un 88% de este tráfico se debe a las relaciones con la metrópolis. La distribución del tráfico no ha cambiado desde los años ochenta y se divide a partes iguales entre nacional e internacional; dos tercios de los vuelos son regulares.

Las previsiones dan como resultado un crecimiento anual medio del 4% en los cinco próximos años debido principalmente al aumento del tamaño de los aparatos que hará posible la extensión de la pista.

1.3. *Situación de la asistencia en el aeropuerto de Funchal*

(9) Dado que el número de pasajeros es inferior a 3 millones y la carga asciende a 75 000 t al año, la apertura del mercado no afecta a los servicios prestados a terceros. Estos servicios. que corresponden al 31% de los movimientos del aeropuerto, son prestados en parte por TAP, aproximadamente dos tercios, y el resto por la empresa TRIAM.

(10) Sin embargo, la Directiva prevé el derecho a ejercer la autoasistencia desde el 1 de enero de 1998. Ésta es ejercida actualmente por la compañía TAP para las operaciones afectadas por la presente excepción, es decir, las de asistencia a pasajeros, asistencia de equipajes, asistencia de carga y correo, así como asistencia en pista. Esta compañía fue beneficiaria hasta el final del año 1998 de una obligación de servicio público en virtud del artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo referente a la conexión entre la isla de Madeira y la metrópolis, que representa un 66% de los movimientos. En total TAP realiza el 69% de los movimientos del aeropuerto de Funchal, que corresponden al 85% de los movimientos de pasajeros y el 95% de los de carga.

2. **Limitaciones alegadas por las autoridades portuguesas**

2.1. *Notificación enviada por las autoridades portuguesas*

(11) La situación actual de la compañía TAP, que es la única que disfruta del derecho al ejercicio de la autoasistencia, se explica en gran parte por el hecho de que hasta el año pasado esta compañía era beneficiaria de una obligación de servicio público en las conexiones nacionales con el Portugal continental. En 1997, el tráfico global regular representaba un 77% de los movimientos y TAP operaba un 88% de los mismos. El tráfico regular de pasajeros representa el 66%, el 78% de los cuales es transportado por TAP.

(12) Según el expediente presentado por las autoridades portuguesas, los problemas de espacio y capacidad se plantean tanto en la terminal como en las operaciones en la pista.

(13) En la zona de salidas de la terminal, el área de facturación dispone actualmente de 480 m^2 para quince mostradores de facturación (más tres mostradores laterales sin posibilidad de fila de espera). Sin embargo, sólo diez mostradores, asignados a la compañía TAP, están dotados de sistemas informatizados; el agente de asistencia TRIAM, que sólo opera vuelos chárter, efectúa la facturación manualmente. La exigüidad de la zona de embarque causa verdaderos problemas de espera a los pasajeros en las horas punta, espera que resulta larga e incómoda al no haber aire acondicionado en la terminal; motivos por los que, según las autoridades portuguesas, no es posible admitir un usuario suplementario.

(14) La asistencia de equipajes (punto 3 del anexo de la Directiva) se efectúa manualmente en mostradores situados en una línea de 30 m dentro de un local de 350 m^2 donde es difícil moverse y la llegada de un usuario suplementario resultaría imposible.

(15) Por lo que se refiere a las operaciones en pista (punto 5 del anexo), el espacio sobre la plataforma es, según el expediente presentado por las autoridades portuguesas, muy reducido y el material de los dos agentes de asistencia existentes, TAP y TRIAM, lo ocupa completa-

([3]) Diário da República de 23.7.1999, Série-A, Nº 170, p. 4588.

mente a razón de 2 000 y 200 m^2 respectivamente. Además, los hangares de mantenimiento del material, aunque son recientes, resultan ya insuficientes. TAP dispone de solo 400 m^2 y TRIAM de 200. Además, en período de máxima afluencia (treinta horas punta con nueve movimientos), la circulación en la plataforma es especialmente difícil y peligrosa, ya que las posiciones de aviones son todas «de morro», por lo que son necesarios constantemente vehículos para el retroceso bastante pesados. Y, además, el aeropuerto sólo tiene una vía de circulación de dos direcciones que, además, cruzan los pasajeros cuando embarcan y desembarcan.

(16) El nuevo hangar de carga, que sólo tiene 450 m^2, está totalmente ocupado por TAP, que ejerce la autoasistencia en el 95% del tráfico de carga del aeropuerto.

(17) Según las autoridades portuguesas, no se puede, pues, aceptar un usuario suplementario para esta asistencia que es realizada ya, en parte, por dos agentes.

3. **Observaciones de las partes interesadas**

(18) A raíz de la publicación por la Comisión de un extracto de la notificación de las autoridades portuguesas y de acuerdo con las disposiciones del apartado 3 del artículo 9 de la Directiva, se pidió a las partes interesadas que defendieran su punto de vista.

No se ha formulado ninguna observación particular en cuanto a la presente excepción.

4. **Evaluación de la excepción según las disposiciones de la Directiva 96/67/CE**

4.1. *Normas vigentes en cuanto a asistencia*

4.1.1. ***Posibilidades de limitación del acceso al mercado***

(19) La Directiva 97/67/CE prevé una apertura diferenciada del mercado en función tanto de la manera en que se ejerce la asistencia (autoasistencia o prestación a terceros) como del volumen del tráfico del aeropuerto.

(20) Las normas generales que regulan el ejercicio de la asistencia en las categorías de servicios indicadas en la notificación de las autoridades portuguesas son las establecidas en el artículo 7 de la Directiva. Estas normas se recogen en las disposiciones de la normativa portuguesa que incorpora al Derecho nacional la Directiva [4]. En aplicación de las disposiciones de la Directiva, el Estado miembro puede limitar el ejercicio de la autoasistencia en los servicios de asistencia de equipajes, carga y correo y operaciones en pista al menos a dos usuarios, que deberán elegirse en función de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. La autoasistencia de pasajeros está, por su parte, normalmente abierta a todos los usuarios.

(21) Sin embargo, cuando haya limitaciones específicas del espacio o la capacidad disponibles, en particular en función de la aglomeración y del índice de utilización de las superficies, que hagan imposibile autorizar el ejercicio de la autoasistencia o la prestación de servicios a terceros en el grado previsto en la Directiva, el Estado miembro en cuestión puede, según la categoría de los servicios correspondientes, limitar el número de usuarios que ejercen la autoasistencia en virtud de la letra c) del apartado 1 del artículo 9, o prohibir o limitar a un único usuario el ejercicio de la autoasistencia conforme a la letra d) del apartado 1 del artículo 9.

(22) No obstante, el apartado 2 del artículo 9 preé que tal excepción debe:

— precisar la categoría o categorías de servicios a los que se concede la excepción, así como las limitaciones específicas de espacio o de capacidad que la justifiquen,

— ir acompañada de un plan de medidas apropiadas encaminado a superar tales limitaciones.

Por otro lado, según lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 9, la excepción no debe:

— perjudicar indebidamente los objetivos de la Directiva,

— provocar distorsiones de la competencia,

— tener mayor extensión de la necesaria.

(23) Tal y como la Comisión recordó, concretamente en sus Decisiones de 14 de enero de 1998 relativas a los aeropuertos de Francfort y Düsseldorf [5], el principal objetivo de la Directiva es liberalizar los serviciosd de asistencia en tierra. Las limitaciones impuestas a terceros restringen la libertad de estos para prestar esos servicios o ejercer la autoasistencia. Por analogía con las medidas oficiales que limitan la libertad de prestación de servicios [6], las medidas que pueden limitar, excluir o prohibir las actividades de los agentes de asistencia (o, en este caso, las de los usuarios que quieren ejercer su propia asistencia), aun cuando se apliquen indistintamente a los agentes de asistencia y a los usuarios nacionales y de los demás Estados miembros, deben justificarse por exigencias apremiantes de interés público que no sean de tipo económico y deben ser también proporcionales a los objetivos perseguidos.

---

[4] Diário da República de 23.7.1999, I, Série-A Nº 170, p. 4588.

[5] Decisiones de la Comisión de 14 de enero de 1998 (DO L 173 de 18.6.1998, p. 32 y p. 45).

[6] Sentencias de 25 de julio de 1991, en los asuntos C-288/89: Médiawet (Recopilación 1991, p. I-4007) y C-76/90: Säger contra Dennemyer (Recopilación 1999, p. I–4221).

4.1.2. ***Procedimiento***

(24) Como se señala en las dos decisiones relativas a los aeropuertos de Francfort y Düsseldorf ([7]), la Comisión debe centrar su examen en:

— la existencia y el alcance de las limitaciones de espacio y capacidad que justifican la excepción y la imposibilidad de apertura en el grado previsto por la Directiva; únicamente podrán tenerse en cuenta las limitaciones de espacio y la capacidad,

— el plan de medidas apropiadas destinadas a superar las limitaciones, que debe ser creíble e incondicional y abarcar un calendario de ejecución de tales medidas,

— la conformidad con los principios mencionados en el apartado 2 del artículo 9 en relación con el respeto de los objetivos de la Directiva, la ausencia de distorsión de la competencia y la extensión de la medida.

(25) El objetivo de la autorización de una excepción no es dar a los aeropuertos con carácter general un tiempo de adaptación suplementario al ya concedido en virtud del artículo 1 de la Directiva, sino permitirles superar las limitaciones particulares que pueden encontrar a la hora de la apertura del mercado. Toda excepción debe examinarse, pues, en función de las limitaciones particulares alegadas para justificar la imposibilidad de apertura en los plazos fijados. Además, de acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ([8]), toda excepción debe ser interpretada estrictamente y su extensión debe determinarse teniendo en cuenta la finalidad de la medida en cuestión.

(26) La presente excepción debe evaluarse a la luz de esas distintas consideraciones.

(27) De acuerdo con las disposiciones del apartado 4 del artículo 9 de la Directiva, la Comisión ha examinado minuciosamente las limitaciones alegadas de espacio y capacidad, la pertinencia de la decisión adoptada por las autoridades portuguesas a estas limitaciones y las medidas propuestas para solucionarlas. En su examen se ha apoyado en el expediente presentado por las autoridades porutuguesas, la visita al aeropuerto de Funchal el 8 de noviembre de 1999 y el peritaje técnico efectuado a petición suya por la sociedad Aerotec. Por último, la Comisión ha tenido en cuenta las observaciones hechas por el aeropuerto y el Gobierno portugués en lo que se refiere al análisis de la Comisión.

4.2. *Examen de las limitaciones aducidas por las autoridades portuguesas*

(28) La isla de Madeira es un destino de vacaciones muy importante y el aeropuerto de Funchal es esencial para el desarrollo turístico. Se calcula que el crecimiento anual del tráfico en el aeropuerto será del 4 % en los cinco próximos años; este crecimiento se producirá casi enteramente en el tráfico de pasajeros. El aeropuerto ha emprendido importantes obras de ampliación de la pista y de la terminal. La situación en el aeropuerto, y, en particular, en lo que se refiere al espacio en la plataforma, es, pues, provisional y gracias a las obras cambiará en los próximos meses en algunas partes de la misma.

(29) El aeropuerto de Funchal, que registró 1,53 millones de pasajeros en 1997, debe, en aplicación de la Directiva, autorizar el ejercicio de la autoasistencia a los transportistas. Debido al fuerte crecimiento del tráfico, a partir de 2001 este aeropuerto debería abrir también la asistencia a terceros a la competencia, en cuanto se superen los 2 millones anuales de pasajeros. La excepción de las autoridades portuguesas se refiere a la limitación, por una parte, de la asistencia de pasajeros, normalmente completamente liberada, y, por otra, a los servicios de autoasistencia en la plataforma, que abarca la clasificación de equipajes, el transporte de los mismos y de los pasajeros y tripulaciones, así como las operaciones de carga y correo.

Operaciones de asistencia de pasajeros

(30) Según la autoridades portuguesas, hay problemas de capacidad y espacio en la terminal, cuya sala de facturación está muy congestionada. La Comisión no duda de que pueda haber problemas graves en ese local, que es demasiado pequeño para todos los pasajeros que esperan para facturar en algunas horas punta habida cuenta del número de vuelos cuya facturación se realiza en esos momentos.

(31) La asistencia de pasajeros la realizan dos empresas: TAP, que asiste sus propios aviones, y los de sus clientes como asistencia a terceros, y la sociedad independiente TRIAM, que asiste a terceros y cuya clientela está compuesta únicamente por transportistas de vuelos chárter. Los usuarios del aeropuerto disfrutan ya, por lo tanto, de la libre elección del agente de asistencia de pasajeros.

(32) No obstante, conforme al apartado 1 del artículo 7 de la Directiva, debe haber una libertad total para ejercer la autoasistencia. Sólo limitaciones de espacio o capacidad pueden justificar una excepción que redzca el número de usuarios que se autoasisten. Se trata, pues, de comprobar que es imposible aceptar nuevos agentes.

(33) Si bien no hay ninguna duda de que no hay espacio suficiente en la sala de facturación, sí que es necesario,

([7]) Véase la nota 5.
([8]) Véase la nota 6.

sin embargo, reconocer que el problema viene de la propia sala y en menor medida del número de mostradores de facturación. Esta situación no es atribuible a la empresa que efectúa la facturación, sea ésta uno de los dos actuales agentes de asistencia o uno nuevo. En efecto, no hay, como en algunos aeropuertos, una facturación común a varios vuelos al mismo tiempo en los mostradores. A cada vuelo se le asignan ciertos mostradores de manera individual con dos o tres horas de antelación. El agente no pasa a factuar el vuelo siguiente hasta que no ha cerrado el anterior. Si los dieciocho mostradores se asignan por vuelo, el número de agentes no tiene importancia, puesto que el número de mostradores no varía debido a ese sistema de factuarción vuelo por vuelo y tampoco varía la capacidad.

(34) Desde un punto de vista práctico y basándose en la peor de las situaciones, es decir, en la del día más congestionado del año —en este caso las previsiones de vuelos para el 3 de enero de 2000— el examen del horario de los vuelos muestra que pueden faltar mostradores durante un período de dos horas, pero que el solapamiento de dos mostradores es como máximo de veinte minutos.

(35) Las autoridades portuguesas han argumentado que no podían utilizarse, de hecho, cuatro de los mostradores a causa de su emplazamiento inadecuado. Sin embargo, estaban en uso el día de la visita de la Comisión, que no era un día de especial movimiento en el aeropuerto. Hay que reconocer que su emplazamiento dentro de la terminal es muy poco práctico y que el acceso a los mostradores 1 y 2 queda claramente limitado. No obstante, si se utilizan para desdoblar una fila única de espera para un vuelo determinado es posible aprovecharlos. En cualquier caso, la limitación del número de agentes no influye en la congestión actual ni permitirá reducir la necesidad de mostradores suplementarios.

(36) El examen del horario de los vuelos del día más congestionado del año pone de manifiesto, en realidad, que entre las 8.00 y las 10.30 horas, están libres cinco mostradores en la parte actualmente asignada a la compañía TRIAM y que entre las 16.30 y las 22.00 horas no se utiliza ningún mostrador. También, algunos días del mes de noviembre, TRIAM no utiliza ningún mostrador. Los ocho mostradores de TAP se utilizan más pero, entre las 11.00 y las 15.45, al menos tres de ellos pueden liberarse según el plan de los vuelos y la práctica norma de asignación de mostradores.

(37) El hecho de que los mostradores actualmente utilizados por TRIAM no estén dotados de equipamiento informático constituye, desde luego, un inconveniente para los usuarios, pero no impide la introducción de un nuevo agente. La decisión de ejercer o no la autoasistencia es una decisión de orden económico que debe tomar cada usuario después de haber tenido conocimiento de todas las ventajas y los inconvenientes de prestar tales servicios, incluidos los problemas de equipamiento del aeropuerto.

(38) Habida cuenta del horario de los vuelos y de los hábitos de facturación, la introducción de nuevos usuarios que ejerzan la autoasistencia no aumentará las limitaciones, ciertamente reales, del aeropuerto que se producen en la sala de espera. Corresponde, por lo tanto, al aeropuerto distribuir, siguiendo una gestión precisa y equitativa, los mostradores entre los distintos agentes en función de la evolución de las necesidades de cada uno.

Equipajes

(39) De acuerdo con los argumentos presentados en el expediente de las autoridades portuguesas, el área de clasificación y carga de equipajes es muy reducida. Las operaciones se realizan manualmente a partir de una banda de treinta metros de largo en la que trabajan ya dos agentes de asistencia. Es completamente imposible admitir un agente suplementario para clasificar equipajes. Lo mismo ocurre con el transporte de equipajes que llega o sale de esta zona debido a la estrechez del acceso y al tamaño de la sala en sí.

Asistencia en pista

(40) Excepto en lo que se refiere al transporte de equipajes, en donde está probado que es imposible admitir un agente suplementario en la sala de clasificación, el resto de la asistencia en pista no parece afectado por un problema agudo de espacio o capacidad. El día de la visita de la Comisión, se observó que el espacio disponible, en particular en la parte oeste de la plataforma, podía acoger sin problema material suplementario. Incluso en el período más tranquilo del día, es decir, cuando el material no se utiliza y, por lo tanto, está estacionado, las superficies reservadas a este estacionamiento distaban mucho de estar sobrecargadas. Además, la configuración actual de esa superficie es provisional y se ganará espacio a partir de la primavera del 2000 al reorganizarse las posiciones de los aviones en la parte oeste de la plataforma. Independientemente de esta mejora, la colocación de los aviones «de morro» permite, según las normas y prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), estacionar el material de asistencia en la cabeza de los aparatos en las posiciones 2 a 4 y A06 a A04, así como A01 a A03. Las autoridades portuguesas no han demostrado, por lo tanto, que sea imposible autorizar el ejercicio de la autoasistencia de acuerdo con las disposiciones de la Directiva.

Asistencia de carga

(41) Se ha construido hace poco una nueva terminal de carga. Esta terminal, de 450 m^2 (350 m^2 operativos y 100 m^2 de oficinas) está ocupada actualmente por TAP. La terminal está dividida en dos partes, una para la

importación y otra para la exportación, cada una con su propia puerta de acceso a la pista. TAP es el único agente de los servicios de carga en el aeropuerto y más del 95% de su actividad es de autoasistencia. La asistencia a terceros, que representa solamente un 5% del tráfico, no se abrirá obligatoriamente hasta que el aeropuerto no alcance los 2 millones de pasajeros anuales previstos en la Directiva. La probabilidad de que una compañía desee ejercer la autoasistencia en esta categoría de servicios, que sólo corresponderían a un 1 o un 2% del tráfico, es muy baja. No obstante, de acuerdo con las disposiciones del artículo 9 de la Directiva, debe probarse que resulta imposible admitir un segundo agente, al que se asignaría un espacio proporcional a su tráfico de carga. Disponer de espacio suficiente en el hangar no resulta imposible, ya que la necesidad es muy pequeña. No obstante, resulta imposible organizar las idas y venidas de un segundo agente habida cuenta de la disposición de las puertas. Además, las oficinas reservadas al personal en el hangar de carga no permiten, vista su disposición y superficie, admitir un segundo agente.

(42) El expediente presentado por las autoridades portuguesas hace también referencia a la exigüidad de los hangares de mantenimiento y las salas de descanso. En primer lugar, estos edificios son totalmente nuevos y se debería haber tenido en cuenta las exigencias de la Directiva cuando se decidió la finalidad de las diferentes áreas. Por otra parte, el examen de las superficies asignadas muestra que la compañía TAP dispone para la asistencia en la pista de 2 000 m^2 en la plataforma para aparcar su equipamiento y de 400 m^2 para la manutención de esos equipamientos para tratar sin limitaciones el 70% del tráfico. Para el 30% restante, TRIAM dispone respectivamente de 200 m^2 en la plataforma y de la mitad de las instalaciones de mantenimiento y las salas de descanso. Las instalaciones atribuidas a TRIAM parecen «sobredimensionadas» en relación con el volumen de tráfico tratado y no se ha probado, por lo tanto, que sea imposible liberar espacio para un nuevo agente.

5. **Plan de medidas apropiadas**

(43) De acuerdo con las disposiciones del apartado 2 del artículo 9 de la Directiva, el expediente presentado por las autoridades portuguesas incluye un plan de medidas destinadas a superar las limitaciones alegadas.

(44) Estas medidas forman parte de un plan más general de ampliación del aeropuerto para hacer frente al aumento del tráfico y mejorar la accesibilidad de la Isla de Madeira y que permitirá la llegada de aviones más grandes en las conexiones intercontinentales en condiciones de seguridad muy mejoradas.

(45) Este proyecto implica, en primer lugar, una ampliación de la pista sobre pilotes y una modificación de su eje con el fin de evitar construir en agua demasiado profunda. La correspondiente ampliación de la plataforma va a permitir aumentar el número de posiciones de nueve a catorce, incluidas cuatro posiciones para aeronaves grandes. La ampliación y las nuevas posiciones dispondrán, claro está, de un espacio mayor para las operaciones de embarque y descarga, así como de nuevos espacios para aparcar material de cerca de 7 000 m^2. Las limitaciones de espacio no permiten, sin embargo, ampliar al doble la vía de servicio a la altura de la terminal. Por el contrario, el plan incluye una ampliación muy importante de la terminal que, por una parte, incluirá una nueva dependencia de clasificación de equipajes y, por otra, permitirá aumentar el número de mostradores de facturación a cuarenta, completamente equipados en el ámbito informático, en una sala de facturación de alrededor de 4 400 m^2. Se construirá, además, un edificio de 1 250 m^2 para el mantenimiento de vehículos y un áera cubierta de carga de 3 000 m^2.

6. **Respeto de los criterios del apartado 2 del artículo 9 de la Directiva**

(46) Las disposiciones del artículo 9 de la Directiva prevén que una excepción sólo puede concederse si las limitaciones de espacio o capacidad hacen imposible la apertura del mercado en el grado previsto por la Directiva. A raíz del peritaje de la Comisión, todo indica que tal imposibilidad está perfectamente demostrada por lo que se refiere a las actividades de asistencia vinculadas a la clasificación y el transporte de equipajes debido a la exigüidad de los locales que impide la presencia de un agente suplementario en un espacio donde la actividad ya es muy difícil para dos. Lo mismo ocurre por lo que se refiere a las actividades de carga y correo, donde la disposición de los locales y los problemas de oficinas para el personal no permiten actualmente la presencia de un agente suplementario. Por el contrario, la imposibilidad no está probada en el caso de los otros servicios, bien porque no puede tenerse en cuenta la limitación o bien porque el problema aducido es independiente del número de agentes. El ámbito de aplicación de la excepción de las autoridades portuguesas parece, pues, más amplio de lo necesario.

(47) Por lo que se refiere a la duración de la excepción, el espacio necesario para permitir una aplicación de la Directiva en los lugares donde se ha demostrado que hay limitaciones no estará disponible antes de la apertura del nuevo vestíbulo de clasificación de equipajes, es decir, antes de finales del año 2000. Del mismo modo, el plan de medidas presentado prevé una superficie cubierta para carga hacia la misma fecha. La excepción es, pues, conforme a los principios del apartado 2 del artículo 9 en lo que se refiere a este punto.

7. **Conclusión**

(48) El aeropuerto de Funchal registra un crecimiento importante del tráfico que requiere trabajos importantes para poder recibir con la máxima seguridad todo tipo de aviones, incluidos los grandes, y también acoger a los pasajeros en buenas condiciones. No obstante, los pro-

blemas inherentes a las operaciones de facturación de los pasajeros se deben a la estrechez del vestíbulo y no a un problema particular de los mostradores de facturación o de las personas que efectúan estas operaciones. En la plataforma puede despejarse espacio suficiente para que un usuario suplementario ejerza la autoasistencia en pista, en particular mediante la reorganización de la parte occidental que estará terminada en los primeros meses del año 2000.

Por el contrario, resulta imposible, habida cuenta de la exigüidad de los locales, aceptar un agente suplementario en un espacio donde maniobra ya con gran dificultad el material de dos agentes de asistencia que seleccionan y transportan los equipajes. Según el peritaje de la Comisión tampoco es posible aceptar actualmente un nuevo agente en el hangar de carga.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La excepción concedida por la República Portuguesa al aeropuerto de Funchal, tal y como se notificó a la Comisión el 11 de octubre de 1999, debe limitarse a la asistencia definida en los puntos 3, 4 y 5.4 del anexo de la Directiva por lo que se refiere al transporte de equipajes entre los aviones y la terminal.

Artículo 2

La República Portuguesa notificará a la Comisión, antes de su entrada en vigor, la decisión de excepción modificada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.

Artículo 3

El destinatario de la presente Decisión será la República Portuguesa.

Hecho en Bruselas, el 10 de enero de 2000.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente