

Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca zobowiązań nałożonych z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych między portami lotniczymi Francji a portami Gwadelupy, Gujany, Martyniki i Wyspy Reunion

(2005/C 149/04)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzspółnotowych tras lotniczych, Francja podjęła decyzję o zmianie, począwszy od dnia 1 lipca 2005 r., zobowiązań nałożonych z tytułu wykonywania usług publicznych w zakresie regularnych usług lotniczych między wszystkimi portami lotniczymi Francji a portami lotniczymi Gwadelupy, Gujany, Martyniki i Wyspy Reunion, opublikowaną w *Dzienniku Urzędowym Wspólnot Europejskich* nr C 243 z dnia 9 sierpnia 1997 r. oraz *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* nr C 69 z dnia 22 marca 2003 r.

2. Zobowiązania nałożone z tytułu wykonywania usług publicznych, których począwszy od 1 lipca 2005 r. musi przestrzegać każdy z przewoźników regularnych połączeń lotniczych na wymienionych trasach, przede wszystkim ze względu na położenie wyspiarskie i oddalenie regionów, o których mowa, są następujące:

2.1. Dotyczące programu eksploatacji

Pomiędzy wszystkimi portami lotniczymi kontynentalnej części Francji i jej departamentami zamorskimi:

Usługi muszą być zapewnione przez cały rok.

Usługi muszą być wykonywane co najmniej z częstotliwością tygodniową obejmującą wszystkie porty lotnicze kontynentalnej części Francji. Ponadto w jednym sezonie lotniczym średnia oferowana tygodniowa zdolność przewozowa przez cztery tygodnie gdy jest ona najniższa nie może być mniejsza niż jedna czwarta średniej oferowanej tygodniowej zdolności przewozowej w czasie czterech tygodni gdy jest ona najwyższa.

Realizowana zdolność przewozowa musi być dostosowana do zapotrzebowania ze szczególnym uwzględnieniem rozkładu wakacji, ferii szkolnych i świąt.

W przypadku gdy łączna oferta wszystkich przewoźników uczestniczących w przewozach nie zaspakaja zapotrzebowania, szczególnie w okresach szczytowego nasilenia ruchu, władze Francji zastrzegają sobie możliwość zmiany lub uściślenia obecnych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych z wyprzedzeniem trzech miesięcy i po konsultacjach z zainteresowanymi przewoźnikami, zgodnie z przepisami art. 4 rozporządzenia nr 2408/92 (EWG).

W przypadku gwałtownego i znacznego obniżenia oferty wynikłego z przerwania świadczenia usług przez jednego z przewoźników bez zachowania uprzedniego powiadomienia, o którym mowa w pkt 2.4, które w znacznym stopniu wpływa

na ciągłość świadczenia usług, przewoźnicy uczestniczący w przewozach podejmą niezbędne kroki w celu jak najszybszego dostosowania swoich ofert.

Szczegółowy program eksploatacji (obejmujący w szczególności rozkład lotów, typy i zdolności przewozowe samolotów, jak również ofertę tygodniową) na każdy sezon lotniczy należy przesłać do ministra odpowiedzialnego za cywilny transport lotniczy co najmniej miesiąc przed rozpoczęciem eksploatacji i/lub każdym sezonem lotniczym, pod następującą adres:

Direction générale de l'Aviation civile
Direction de la Régulation économique
50, rue Henry Farman
F-75720 Paris Cedex 15

Zdolność przewozowa, którą muszą łącznie zapewnić wszyscy przewoźnicy pomiędzy portem lotniczym Paryż (Orly) i każdym z czterech departamentów zamorskich, musi obejmować, w dwóch kolejnych sezonach lotniczych, co najmniej następującą liczbę miejsc:

- 1 100 000 w połączeniach z Gwadelupą,
- 183 000 w połączeniach z Gujaną,
- 1 000 000 w połączeniach z Martyniką,
- 660 000 w połączeniach z Wyspą Reunion.

Ponadto informuje się, iż w porcie lotniczym Paryż (Orly) zarezerwowano przydział czasu na start lub lądowanie dla regularnych usług obsługujących trasy do czterech departamentów zamorskich, zgodnie z art. 9 zmienionego rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. ustanawiającego wspólne zasady przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty. Przewoźnicy lotniczy zainteresowani powyższymi połączeniami mogą uzyskać wszelkie informacje dotyczące przydziału czasu na start lub lądowanie u koordynatora paryskich portów lotniczych.

2.2. Dotyczące taryf

Taryfy proponowane pasażerom muszą zostać opublikowane.

Dzieci poniżej dwóch lat, dzieci pomiędzy drugim a dwunastym rokiem życia oraz między dwunastym a osiemnastym rokiem życia powinny bez ograniczeń móc korzystać ze zniżek w wysokości co najmniej odpowiednio 90 %, 33 % oraz 20 % w stosunku do cen stosowanych w tych samych warunkach za lot dla osoby dorosłej, bez względu na to czy podróżują same czy nie.

Przewoźnik musi dołożyć wszelkich starań, aby zapewnić możliwość wylotu w pierwszej kolejności osobom, które muszą pilnie udać się w podróż z powodu śmierci krewnego w linii wstępnej lub zstępnej w pierwszym stopniu pokrewieństwa. Po okazaniu kopii świadectwa zgonu, osoby takie korzystają z najkorzystniejszej dostępnej taryfy na dany lot, bez konieczności spełnienia warunków związanych z tą taryfą.

Przewoźników lotniczych informuje się, że władze Francji przewidziały przyznanie pewnym kategoriom pasażerów pomocy o charakterze socjalnym.

2.3. Dotyczące ewakuacji medycznych i kataklizmów

W każdych okolicznościach ewakuacje medyczne muszą mieć zapewnione pierwszeństwo w stosunku do pozostałych pasażerów, pierwszym odlatującym samolotem na danej trasie. Ogólne warunki stosowane w tym transporcie przedstawia Załącznik.

Ponadto w przypadku wystąpienia kataklizmu przewoźnicy zrobią wszystko co w ich mocy aby jak najszybciej przywrócić połączenia i dostosować je do potrzeb w zakresie transportu.

2.4. Dotyczące odwoływania lotów

Wszelkie odwołania lotów podlegają uprzedniej notyfikacji w dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego.

Z wyjątkiem przypadków działania siły wyższej, liczba lotów odwołanych z winy przewoźnika nie powinna przekraczać w sezonie lotniczym IATA 10 % liczby lotów zaplanowanych w programie eksploatacji.

Przewoźnik może wstrzymać wykonywanie usług wyłącznie po uprzednim, przynajmniej sześciomiesięcznym, powiadomieniu.

2.5. Dotyczące nadzoru i kontroli

Przewoźnicy lotniczy przekazują co miesiąc dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego, dla każdego obsługiwanego połączenia, zrealizowany program eksploatacji wraz ze szczegółowymi tygodniowymi danymi statystycznymi: oferty miejsc, wykonanych przelotów, liczby dzieci oraz liczby dzieci podróżujących bez opieki, z podziałem na grupy wiekowe (dzieci do dwóch lat, od dwóch do dwunastu lat i od dwunastu do osiemnastu lat). Ponadto przedsiębiorstwa dostarczają trzy razy do roku dane statystyczne dotyczące części składowych oferty i podziału na poszczególne klasy taryf, jak również zestawienie zawierające liczbę przewiezionych osób, stosowanie poszczególnych taryf, informacje na temat polityki handlowej stosowanej w stosunku do osób chorych, niepełnosprawnych lub rannych, osób im towarzyszących, jak również osób podróżujących z powodu zgonu osoby bliskiej.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit. j) rozporządzenia (EWG) nr 2408/92 przewoźnik może przystąpić do „sprzedaży miejsc” (tzn. bezpośredniej ogólnie dostępnej sprzedaży miejsc prowadzonej przez niego lub upoważnionego agenta lub firmę czarterującą, z wyjątkiem wszystkich innych pochodnych usług takich jak zakwaterowanie) tylko wtedy gdy dana usługa lotnicza spełnia wszystkie wymagania w ramach zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych.

Zobowiązaniom tym nie podlegają następujące usługi publiczne:

- loty czarterowe, na które wszystkie miejsca są rozprowadzane w formie sprzedaży ryczałtowej,
- loty wyłącznie transportu towarowego,
- loty samolotów o liczbie miejsc mniejszej niż dwadzieścia.

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że prowadzenie działalności bez uwzględnienia zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych może skutkować sankcjami przewidzianymi obowiązującymi przepisami prawnymi.

ZAŁĄCZNIK

Załącznik dotyczący przewozu pasażerów chorych i rannych

W ramach obecnych zobowiązań z tytułu wykonywania usług publicznych przewoźnik lotniczy musi uczestniczyć w przewozie pasażerów chorych i rannych zgodnie z zasadami i warunkami przedstawionymi poniżej.

A. Przedstawienie obowiązkowej zgody lekarskiej

Przewóz pasażera chorego lub rannego podlega obowiązkowi uzyskania uprzedniej zgody lekarza upoważnionego przez przewoźnika w następujących przypadkach:

- 1) gdy cierpi on na chorobę uznawaną przez przewoźnika za zakaźną;
- 2) gdy może on ze względu na niektóre choroby lub niepełnosprawność, zachowywać się w taki sposób lub znajdować się w takim stanie fizycznym, który może niekorzystnie wpływać na dobre samopoczucie lub wygodę innych pasażerów lub członków załogi;
- 3) gdy stanowi on potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub jego punktualności (w tym możliwość zmiany trasy lotu i nieprzewidziane lądowanie);
- 4) gdy będzie on potrzebował opieki medycznej i/lub specjalnego sprzętu aby mógł odbyć lot;
- 5) gdy podczas lotu lub z powodu lotu jego stan fizyczny może się pogorszyć.

Przewoźnik zastosuje szybkie środki łączności w celu jak najszybszego przesłania zgody lekarskiej do działu rezerwacji lotów.

B. Szczególne warunki taryfowe

1. Dla wszystkich kategorii pasażerów poza wymienionymi w pkt 2 i 3 powyżej, pasażerowie korzystają z najlepszych dostępnych taryf w ramach danego lotu.
 2. Dla pasażerów chorych lub rannych podróżujących na noszach:
 - pięciokrotność najlepszej dostępnej taryfy w ramach danego lotu,
 - dla osoby towarzyszącej najlepsza taryfa dostępna w ramach danego lotu.
 3. Dla pasażerów z nogą w gipsie zajmujących dwa miejsca:
 - dwukrotność najlepszej dostępnej taryfy w ramach danego lotu.
 4. Fotele inwalidzkie są przyjmowane bez dodatkowej opłaty i przewożone bezpłatnie.
-