

ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca obowiązku użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych przewozów lotniczych pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Paryżem (Orly) z drugiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/C 273/07)

1. Na mocy 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⁽¹⁾, zgodnie z decyzjami samorządu terytorialnego Korsyki z dnia 19 czerwca 2008 r. oraz dnia 9 października 2008 r. Francja podjęła decyzję o zmianie, począwszy od dnia 29 marca 2009 r., obowiązku użyteczności publicznej nałożonego na regularne połączenia lotnicze pomiędzy Ajaccio, Bastią, Calvi oraz Figari z jednej strony a Paryżem (Orly) z drugiej, opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 149 z dnia 21 czerwca 2005 r.

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty⁽²⁾, władze Francji podjęły decyzję o zarezerwowaniu okresów na start i lądowanie w porcie lotniczym Orly na potrzeby wykonywania wyżej wymienionych połączeń.

2. NOWY OBOWIĄZEK UŻYTECZNOŚCI PUBLICZNEJ UWZGLĘDNIAJĄCY, MIĘDZY INNYMI, WYSPIARSKI CHARAKTER KORSYKI, JEST NASTĘPUJĄCY:

2.1. Minimalna częstotliwość lotów, rozkład lotów, rodzaj statków powietrznych i zdolność przewozowa:**a) Pomiędzy Paryżem (Orly) a Ajaccio**

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej jedenastu godzin w Paryżu i siedmiu godzin w Ajaccio;
 - (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.
- Obsługi połączeń należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Ajaccio.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:
 - (i) na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa musi oferować co najmniej

950 miejsc dziennie, z czego 170 miejsc w każdą stronę po godzinie 18.00.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 1 200 miejsc dziennie,
- od końca marca do końca października (poza wymienionymi wyżej dziesięcioma tygodniami): o 500 miejsc dziennie.

(ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich), należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie połączeń tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie połączeń w dzień poprzedzający długi weekend oraz ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 12 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 2 800 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego, dodatkowe 11 500 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, s. 8.

⁽²⁾ Dz.U. L 14 z 22.1.1993, s. 1.

— podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 36 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

— Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

b) *Pomiędzy Paryżem (Orly) a Bastią*

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- (i) od poniedziałku do piątku, z wyjątkiem dni wolnych od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, których rozkład powinien umożliwiać spędzenie przynajmniej jedenastu godzin w Paryżu i siedmiu godzin w Bastii;
- (ii) w soboty, niedziele i dni wolne od pracy — co najmniej trzy loty dziennie w obie strony, w regularnych odstępach czasu w ciągu dnia.

— Połączeń należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turbodrzutowym.

— Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Bastią.

— Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

- (i) na przestrzeni całego roku minimalna podstawowa zdolność przewozowa samolotu musi oferować co najmniej 950 miejsc dziennie, z czego 170 miejsc w każdą stronę po godzinie 18:00.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

— przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 800 miejsc dziennie,

— od końca marca do końca października (poza wymienionymi wyżej dziesięcioma tygodniami): o 250 miejsc dziennie.

- (ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich) należy zapewnić dodat-

kową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

— pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,

— w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie połączeń tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,

— w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie połączeń w dzień poprzedzający długi weekend oraz ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

— w zimowym sezonie lotniczym IATA: 10 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie;

— podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 2 000 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego, dodatkowe 11 500 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

— podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 36 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

— Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

c) *Pomiędzy Paryżem (Orly) a Calvi*

— Częstotliwość lotów jest następująca:

- (i) w zimowym sezonie lotniczym IATA- co najmniej pięć lotów w obie strony tygodniowo, z których trzy odbywają się od piątku do niedzieli a jeden w środku tygodnia, umożliwiając przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają się wspomniane loty;

(ii) w letnim sezonie lotniczym IATA — co najmniej jeden lot w obie strony dziennie, umożliwiający przewóz co najmniej 140 pasażerów w każdą stronę.

- Przewozów należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.
- Przewozy muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Calvi.
- Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

(i) na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 500 miejsc tygodniowo.

W okresie od końca marca do końca października, minimalna zdolność przewozowa powinna umożliwiać przewóz co najmniej 140 pasażerów w godzinach popołudniowych w następujących konfiguracjach:

- w piątek na trasie Paryż — Calvi,
- w niedzielę na trasie Calvi — Paryż, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy,
- jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed sobotą lub po niedzieli — w dniu poprzedzającym długi weekend na trasie Paryż — Calvi, a w ostatnim dniu tego długiego weekendu na trasie Calvi — Paryż,
- jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy przypada we wtorek, środę lub czwartek — w przeddzień dnia wolnego od pracy na trasie Paryż — Calvi, jak również w tym dniu wolnym od pracy na trasie Calvi — Paryż.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 2 800 miejsc tygodniowo,
- od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): o 650 miejsc tygodniowo.

(ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie połączeń tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie połączeń w dzień poprzedzający długi weekend oraz ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 2 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- podczas dziesięciu tygodni lata (od końca czerwca do początku września): 1 900 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego, dodatkowe 8 500 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.
- podczas pozostałej części sezonu lotniczego IATA w lecie 2009 r., poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 16 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustalen z Urzędem ds. Transportu na Korsyccie. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

d) Pomiędzy Paryżem (Orly) a Figari

- Częstotliwość lotów jest następująca:
 - (i) w zimowym sezonie lotniczym IATA — co najmniej pięć lotów w obie strony tygodniowo, z których trzy odbywają się od piątku do niedzieli a jeden w środku tygodnia, umożliwiając przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę podczas każdego dnia, w którym odbywają wspomniane się loty,
 - (ii) w letnim sezonie lotniczym IATA — co najmniej jeden lot dziennie w obie strony, umożliwiający przewóz przynajmniej 140 pasażerów w każdą stronę.
- Połączeń należy dokonywać przy wykorzystaniu samolotów z silnikiem turboodrzutowym.
- Połączenia muszą być wykonywane bez międzylądowania między Paryżem (Orly) a Figari.

— Oferowana zdolność przewozowa powinna pozwalać na przewóz ładunków i/lub poczty oraz spełniać następujące wymogi dotyczące przewozów pasażerskich:

(i) na przestrzeni całego roku podstawowa zdolność przewozowa wynosi 1 500 miejsc tygodniowo.

W okresie od końca marca do końca października, minimalna zdolność przewozowa powinna umożliwiać po godzinie 18:00 przewóz przynajmniej 140 pasażerów w następującej konfiguracji:

- w piątek na trasie Paryż — Figari,
- w niedzielę na trasie Figari — Paryż, chyba że następujący po niej poniedziałek jest dniem wolnym od pracy,
- jeżeli dzień wolny od pracy następuje przed sobotą lub po niedzieli — w dniu poprzedzającym długi weekend na trasie Paryż — Figari oraz w ostatnim dniu tego długiego weekendu na trasie Figari — Paryż,
- jeżeli pojedynczy dzień wolny od pracy przypada we wtorek, środę lub czwartek — w przeddzień dnia wolnego od pracy na trasie Paryż — Figari, jak również w tym dniu wolnym od pracy na trasie Figari — Paryż.

Wymieniona podstawowa zdolność przewozowa zwiększa się dodatkowo:

- przez dziesięć tygodni w okresie od końca czerwca do początku września: o co najmniej 2 800 miejsc tygodniowo,
- od końca marca do końca października (poza wyżej wymienionymi dziesięcioma tygodniami): o 650 miejsc tygodniowo.

(ii) Uwzględniając szczytowe obciążenia ruchu na przestrzeni roku, związane z terminami wakacji szkolnych oraz świąt (Wszystkich Świętych, Boże Narodzenie, Wielkanoc, Wniebowstąpienie, długie weekendy oraz zwyczajowe dni wyjazdów i powrotów z wakacji letnich) należy zapewnić dodatkową minimalną zdolność przewozową (suma zdolności przewozowej w obie strony), ze szczególnym uwzględnieniem:

- pierwszego i ostatniego dnia wakacji szkolnych,
- w przypadku pojedynczego dnia wolnego od pracy przypadającego we wtorek, środę lub czwartek — zapewnienie przewozów tego dnia oraz dnia go poprzedzającego,
- w przypadku dnia wolnego od pracy następującego przed sobotą lub po niedzieli — zapewnienie przewozów w dzień poprzedzający długi weekend oraz ostatni dzień tego długiego weekendu.

Dodatkowa minimalna zdolność przewozowa jest następująca:

- w zimowym sezonie lotniczym IATA: 2 000 miejsc przeznaczonych na okresy największego szczytu w sezonie,
- w ciągu dziesięciu tygodni począwszy od końca czerwca do początku września: 1 900 miejsc tygodniowo oraz, w zależności od roku kalendarzowego, dodatkowo 9 000 miejsc w 2009 r. w celu ułatwienia ruchu na początku lipca, w

połowie lipca, pod koniec lipca/na początku sierpnia, w połowie sierpnia oraz pod koniec sierpnia, przed rozpoczęciem roku szkolnego — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.,

- podczas pozostałej części letniego sezonu lotniczego IATA, poza wymienionymi dziesięcioma tygodniami w lecie: 16 000 miejsc w 2009 r. przeznaczonych na okresy największego szczytu w tym sezonie — zapewnienie zdolności przewozowej zwiększonej o 5 % w 2010 r. i o 5 % w 2011 r.

Do dodatkowej zdolności przewozowej nie zalicza się niewykorzystanych miejsc z podstawowej zdolności przewozowej, które mogą być ewentualnie samorzutnie oferowane do sprzedaży.

Dodatkowe miejsca muszą być oferowane do sprzedaży co najmniej dwa miesiące przed datą odnośnego lotu.

- Rozkład lotów oraz rozmieszczenie w ciągu roku różnych zdolności przewozowych będą uzgodnione przed rozpoczęciem każdego sezonu lotniczego w protokole ustaleń z Urzędem ds. Transportu na Korsyce. W tym celu, przed opracowaniem wyżej wymienionego protokołu, przewoźnik przedstawi swoją propozycję programu eksploatacji zgodnie z modelem informacyjnym wskazanym przez Urząd ds. Transportu. W przypadku gdy porozumienie nie zostanie osiągnięte, ostateczna decyzja należy do Urzędu ds. Transportu.

2.2. Taryfy

Podane taryfy nie uwzględniają kosztów dystrybucji, podatków i należności per capita pobieranych przez państwo, samorząd terytorialny oraz władze portu lotniczego, wyszczególnionych na bilecie lotniczym. Zawierają natomiast podatek od wartości dodanej (VAT) w odniesieniu do kontynentalnej części przelotu:

- Taryfa normalna na trasie między Paryżem (Orly) a Korsyką w jedną stronę może wynosić maksymalnie 186 EUR, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — maksymalnie 216 EUR.
- Rezydenci Korsyki, odbywający podróż tam i z powrotem na podstawie biletów zakupionych na Korsyce, posiadających ważność odpowiadającą pobytowi poza Korsyką krótszemu niż 40 dni, z wyjątkiem studentów-rezydentów poniżej 27 roku życia, młodzieży mieszkającej na Korsyce a uczącej się na kontynencie oraz niepełnoletnich dzieci rozwiedzionych rodziców, z których jedno mieszka na Korsyce, mogą przez cały rok korzystać ze stałej taryfy w wysokości 156 EUR za bilet w obydwie strony na trasie Paryż (Orly) — Korsyka, bez ograniczeń trasy i zdolności przewozowej.
- W odniesieniu do wszystkich połączeń w jedną stronę na trasie Paryż (Orly) — Korsyka pasażerowie następujących kategorii korzystają ze stałej taryfy wynoszącej maksymalnie 91 EUR, a w okresie dziesięciu tygodni od końca czerwca do początku września — zwiększonej do 102 EUR:
 - (i) młodzież do 25 roku życia;
 - (ii) osoby powyżej 60 roku życia;
 - (iii) studenci do 27 roku życia;
 - (iv) rodziny (przynajmniej dwie spokrewnione ze sobą osoby podróżujące razem);
 - (v) osoby niepełnosprawne.

W ramach limitu wynoszącego 50 % dziennej zdolności przewozowej na odcinek na każdej trasie, w odniesieniu do pięciu wyżej wymienionych kategorii pasażerów, przewoźnik zobowiązany jest zezwolić na sprzedaż biletów bez ograniczeń, aż do wyczerpania wszystkich dostępnych miejsc.

W odniesieniu do wszystkich kategorii pasażerów przewoźnik może zażądać, aby bilety były wydawane i wykupywane w terminie odpowiadającym dokonaniu rezerwacji, na podstawie tabeli sporządzonej we współpracy z Urzędem ds. Transportu na Korsyce.

Pasażerowie korzystający z taryfy zastrzeżonej dla rezydentów powinni mieć takie same warunki wstępu na pokład jak pasażerowie podróżujący według taryfy normalnej.

W przypadku nadmiernego, nieprzewidywalnego i niezależnego od woli przewoźników wzrostu składników kosztów mających wpływ na obsługę połączeń lotniczych, podane maksymalne taryfy mogą zostać podwyższone proporcjonalnie do stwierdzonego wzrostu. Przewoźnicy obsługujący połączenia są zawiadamiani o zmianach maksymalnych cen w terminie dostosowanym do okoliczności.

Natomiast w przypadku gdy wzrost kosztów, który spowodował podwyżkę taryf, zniknie oraz gdy zostanie to stwierdzone w takich samych warunkach, w szczególności w odniesieniu do czasu trwania, podwyżka taryf zostanie cofnięta w takim samym terminie, w jakim została wprowadzona, po powiadomieniu o tej zmianie przewoźnika.

Informacja o wszystkich taryfach musi być stale dostępna w co najmniej jednym międzynarodowym systemie rezerwacji biletów, a bilety we wszystkich oferowanych pasażerom taryfach możliwe do nabycia we wspomnianym systemie w następujących miejscach: centrum rezerwacji, biura podróży, Internet, punkty odprawy na lotnisku. Każda z tych form sprzedaży musi oferować użytkownikowi jasne i precyzyjne informacje na nośniku papierowym lub elektronicznym, zawierające obowiązujące warunki cenowe, wyrażone w kwotach po odliczeniu podatku od wartości dodanej oraz wszystkich opłat wchodzących w skład ceny, związanych z kosztami dystrybucji zależnymi od wybranej formy sprzedaży.

Przewoźnicy, bez wprowadzania systemu ograniczeń, będą musieli stworzyć odpowiednie warunki do przyjęcia następujących kategorii pasażerów:

- dzieci powyżej 4 roku życia podróżujące bez opieki (kategoria UM zgodnie z przepisami IATA), bez dodatkowych opłat taryfowych,
- pasażerowie niepełnosprawni ruchowo lub o stwierdzonym inwalidztwie (WCHR, WCHS, WCHC) mają prawo wstępu na pokład zgodnie z przepisami IATA. W tym celu przewoźnik ma obowiązek wykazać się posiadaniem dwóch zatwierdzonych par noszy. Dodatkowo, narzucone z tego tytułu opłaty, nie mogą przekraczać sumy cen za miejsca zajęte przy przewozie tej kategorii pasażerów.

Dopuszczalny, zatwierdzony przez przewoźnika, ciężar przewożonego bezpłatnie bagażu wynosi 20 kg na pasażera. Każdy dodatkowy kilogram bagażu na pasażera może podlegać wyłącznie opłacie nieprzekraczającej kwoty 3 EUR, bez względu na formę opłaty.

Przewoźnik może zawrzeć porozumienie o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych IATA dotyczące, w odniesieniu do każdej trasy, przynajmniej jednego przewoźnika obsługującego krajowe połączenia lotnicze, usług przewozów lotniczych wykonywanych z portu lotniczego w Paryżu (Orly) z możliwością kalkulacji cen i nadawania bagażu na całą trasę. Szczegółowe zasady stosowania można będzie określić w ramach okresowych protokołów ustaleń zawieranych pomiędzy przewoźnikiem a Urzędem ds. Transportu na Korsyce.

2.3. Ciągłość obsługi

Z wyjątkiem przypadków zaistnienia siły wyższej, liczba lotów odwołanych bezpośrednio z winy przewoźnika nie powinna przekraczać 1 % liczby lotów przewidzianych w programie obsługi połączenia na sezon lotniczy IATA.

Zgodnie z przepisami art. 4 ust. 1 lit. c) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92, każdy przewoźnik lotniczy zamierzający obsługiwać którekolwiek z wymienionych połączeń musi udzielić gwarancji, że będzie je obsługiwał przez okres co najmniej dwunastu kolejnych miesięcy.

Przewoźnik może zaprzestać obsługi połączeń wyłącznie z zachowaniem co najmniej sześciomiesięcznego okresu wypowiedzenia.

2.4. Warunki obsługi połączeń

Każdy przewoźnik wspólnotowy zamierzający obsługiwać połączenia lotnicze na którejkolwiek z tras objętej przedmiotowym obowiązkiem użyteczności publicznej powinien przedstawić szczegółowy opis sposobu wykonywania usług, zawierający w szczególności:

a) Rozkład lotów:

Rozkłady lotów (częstotliwość, rozkład godzinowy, rodzaj statku powietrznego itp.) będą podawane do wiadomości zgodnie z terminami wymienionymi w wymogach obowiązku użyteczności publicznej. Zostaną również szczegółowo określone warunki uruchomienia dodatkowych połączeń.

b) Polityka taryfowa:

Przewoźnik przedstawi szczegółową siatkę taryfową (taryfy normalne, taryfy ulgowe oraz zasady stosowania).

c) Warunki handlowe:

Przewoźnik przedstawi planowane warunki przewozu ładunków i/lub poczty, sprzedaży i systemu rezerwacji, przyjęcia dzieci podróżujących bez opieki (UM) i pasażerów niepełnosprawnych ruchowo, zgodnie z wymogami obowiązku użyteczności publicznej. Przewoźnik określi między innymi szczegółowo usługi oferowane na pokładzie i porozumienia o wzajemnym honorowaniu dokumentów przewozowych umożliwiające ewentualne przesiadki, zarówno w odniesieniu do połączeń krajowych jak i międzynarodowych.

d) *Warunki techniczne:*

Zostaną szczegółowo określone szczególne warunki umożliwiające obsługę połączeń i zapewniające ich regularność (w szczególności statki powietrzne i załogi rezerwowe).

Wspólnotowych przewoźników informuje się, że poważne i wielokrotne nieprzestrzeganie zobowiązań wynikających z przedmiotowego obowiązku użyteczności publicznej może skutkować nie tylko przewidzianymi karami administracyjnymi i/lub sankcjami prawnymi, lecz również wykluczeniem

na okres pięciu lat tych przewoźników z uczestnictwa we wszelkich przetargach w sprawach podlegających władzom lokalnym Korsyki.

e) *Warunki socjalne:*

Zgodnie z przepisami kodeksu pracy (art. L 1224-1) przewoźnik ma obowiązek poinformowania o warunkach socjalnych obowiązujących w odniesieniu do zatrudnionego personelu.