

## ZAWIADOMIENIA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH

### Zmiana wprowadzona przez Francję dotycząca obowiązku użyteczności publicznej w odniesieniu do regularnych połączeń lotniczych pomiędzy Francją kontynentalną z jednej strony a Gwadelupą, Gujaną, Martyniką i Réunion z drugiej strony

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2007/C 245/08)

1. Francja podjęła decyzję o zmianie obowiązku użyteczności publicznej nałożonego 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 wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych, w odniesieniu do regularnych połączeń lotniczych pomiędzy wszystkimi portami lotniczymi Francji kontynentalnej z jednej strony a Gwadelupą, Gujaną, Martyniką i Réunion z drugiej strony, opublikowanego w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 149 z dnia 21 czerwca 2005 r.

Zmiany te mają na celu zwiększenie ilości usług po jak najkorzystniejszej cenie, poprzez złagodzenie warunków dostępu przewoźników do obsługi linii. Jest to rodzaj eksperymentu, którego bilans zostanie sporządzony po roku stosowania nowego systemu.

2. Obowiązki użyteczności publicznej, nałożone na każdego z przewoźników regularnych połączeń lotniczych na wymienionych trasach, w szczególności ze względu na położenie wyspiarskie i oddalenie regionów, o których mowa, są następujące:

#### 2.1. Program eksploatacji

Pomiędzy wszystkimi portami lotniczymi Francji kontynentalnej i jej departamentami zamorskimi:

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

Jeżeli łączna oferta wszystkich przewoźników obsługujących trasy nie zaspokajałaby zapotrzebowania, szczególnie w okresach szczytowego nasilenia ruchu, władze Francji zastrzegają sobie możliwość zmiany lub uściślenia obecnego obowiązku użyteczności publicznej z trzymiesięcznym wyprzedzeniem i po konsultacjach z zainteresowanymi przewoźnikami, zgodnie z przepisami art. 4 rozporządzenia (EWG) nr 2408/92.

W przypadku gwałtownego i znacznego zmniejszenia oferty wynikającego z przerwania świadczenia usług przez jednego z przewoźników bez uprzedniego powiadomienia, o którym mowa w pkt. 2.4, a które w znacznym stopniu wpływa na ciągłość świadczenia usług, przewoźnicy obsługujący trasy podejmą niezbędne kroki w celu jak najszybszego dostosowania swoich ofert.

Szczegółowy program eksploatacji (obejmujący w szczególności rozkład lotów, typy samolotów i ich zdolności przewozowe, jak również ofertę tygodniową) w odniesieniu do każdego sezonu lotniczego należy przesyłać do ministra odpowiedzialnego za cywilny transport lotniczy, co najmniej miesiąc przed rozpoczęciem eksploatacji i/lub każdym sezonem lotniczym, na następujący 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 Paryża (Orly) a każdym z czterech departamentów zamorskich, musi obejmować dwa kolejne sezony lotnicze, obejmując 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 Reunion.

Ponadto informuje się, iż w porcie lotniczym Paryża (Orly) zarezerwowano przydział czasu na start lub lądowanie dla regularnych usług obsługujących trasy do czterech departamentów zamorskich, zgodnie z art. 9 rozporządzenia Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. ze zmianami, 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. Ceny

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. Ewakuacje medyczne i kataklizmy

W każdych okolicznościach ewakuacje medyczne muszą mieć zapewnione pierwszeństwo wejścia na pokład pierwszego odlatującego samolotu na danej trasie. Ogólne warunki stosowane w odniesieniu do tego typu transportu przedstawiono w załączniku.

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

## 2.4. Odwoływanie lotów

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

Przewoźnik może wstrzymać wykonywanie obsługi wyłącznie za uprzednim trzymiesięcznym powiadomieniem.

## 2.5. Nadzór i kontrola

Przewoźnicy lotniczy przekazują co miesiąc dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego, w odniesieniu do każdego obsługiwanego połączenia, zrealizowany program eksploatacji wraz ze szczegółowymi tygodniowymi danymi statystycznymi: ofertę wyrażoną w liczbie miejsc, zrealizowane przeloty, liczbę dzieci oraz liczbę 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 przewoźnicy przekazują co miesiąc dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego, w odniesieniu do każdego obsługiwanego połączenia, informacje o pasażerach w podziale na loty i według klasy taryf. Przewoźnicy dostarczają ponadto raz na kwartał zestawienie zawierające liczbę przewiezionych osób, stosowanie poszczególnych taryf, informacje na temat polityki handlowej stosowanej w stosunku do przewozu osób chorych, niepełnosprawnych lub rannych, osób im towarzyszących, jak również osób podróżujących z powodu zgonu bliskiej osoby.

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 wyłączeniem wszystkich innych pochodnych usług takich jak zakwaterowanie), tylko wtedy, gdy dana usługa lotnicza spełnia wszystkie wymagania w ramach obowiązku użyteczności publicznej.

Następujące usługi nie podlegają obowiązkowi użyteczności publicznej:

- loty czarterowe, na które wszystkie miejsca są sprzedane 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 obowiązku użyteczności publicznej może skutkować sankcjami przewidzianymi przez obowiązujące przepisy prawne.

---

#### ZAŁĄCZNIK

##### **Załącznik dotyczący przewozu pasażerów chorych i rannych**

W ramach obecnego obowiązku użyteczności publicznej przewoźnik lotniczy musi dokonywać przewozu pasażerów chorych i rannych zgodnie z zasadami i warunkami przedstawionymi poniżej.

##### **A. Przedstawienie obowiązkowej zgody lekarskiej**

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

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

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

##### **B. Szczególne warunki taryfowe**

1. W odniesieniu do wszystkich kategorii pasażerów, poza wymienionymi w pkt 2 i 3 poniżej, pasażerowie korzystają z najlepszych dostępnych taryf w ramach danego lotu.
2. W odniesieniu do pasażerów chorych lub rannych podróżujących na noszach:
  - pięciokrotność najlepszej dostępnej taryfy w ramach danego lotu,
  - w odniesieniu do osoby towarzyszącej — najlepsza taryfa dostępna w ramach danego lotu,
3. W odniesieniu do 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.