

TAGÁLLAMOKTÓL SZÁRMAZÓ TÁJÉKOZTATÁSOK

Az Ajaccio, Bastia, Calvi és Figari repülőtérét Párizs (Orly) repülőtérével összekötő menetrend szerinti légi járatokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek felülvizsgálata Franciaország által

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2008/C 273/07)

1. Franciaország, a közösségi légi fuvarozók Közösségen belüli légi útvonalakhoz jutásáról szóló, 1992. július 23-i 2408/92/EGK tanácsi rendelet⁽¹⁾ 4. cikke (1) bekezdésének a) pontja alapján, a 2008. június 19-i és 2008. október 9-i korzikai területi önkormányzati határozatnak megfelelően úgy határozott, hogy 2009. március 29-i hatállyal felülvizsgálja az *Európai Unió Hivatalos Lapjának* 2005. június 21-i C 149. számában kihirdetett, az Ajaccio, Bastia, Calvi és Figari repülőtérét Párizs (Orly) repülőtérével összekötő menetrend szerinti légi járatokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségeket.

A Közösség repülőterein alkalmazandó résidőkiosztás egységes szabályairól szóló, 1993. január 18-i 95/93/EGK tanácsi rendelet⁽²⁾ 9. cikkének megfelelően a francia hatóságok úgy döntöttek, hogy az Orly repülőtéren résidőket tartanak fenn a fent említett járatok üzemeltetéséhez.

2. A KÖZSZOLGÁLATI KÖTELEZETTSÉGEK, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL KORZIKA SZIGETJELLEGÉRE, EZENTÚL A KÖVETKEZŐK:

2.1. Minimális járatsűrűség, menetrend, repülőgéptípus és rendelkezésre bocsátott kapacitás tekintetében:

a) Párizs (Orly) és Ajaccio között:

– járatsűrűség:

i. hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, naponta legalább három oda- és visszaút, olyan menetrend szerinti, hogy az oda- és visszaút egyazon napon megtéve Párizsban legalább 11 órát, Ajaccióban legalább 7 órát lehessen tartózkodni;

ii. naponta legalább három oda- és visszaút, reggeltől estig egyenletesen elosztva, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon,

– a járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni,

– a járatoknak Párizs (Orly) és Ajaccio között közbenső leszállás nélkül kell közlekedniük,

– olyan kapacitást kell rendelkezésre bocsátani, amely lehetőséget ad teherszállítmány és/vagy postai szállítmány szállítására, és személyszállítás tekintetében megfelel az alábbi feltételeknek:

i. az alapkapasitást egész évben naponta legalább 950 ülőhely, ebből este 18 óra után irányonként legalább 170 ülőhely.

Ehhez az alapkapasitáshoz jön még:

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: legalább napi 1 200 ülőhely,

– március végétől október végéig, az említett tízhetes időszakon kívül: napi 500 ülőhely;

ii. tekintettel arra, hogy a tanítási szünetek és az ünnepek (mindenszentek, karácsony, húsvét, áldozócsütörtök, pünkösd, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése) függvényében a csúcsidőszakok hogyan oszlanak el az év során, az alábbi minimális többletkapasitást kell rendelkezésre bocsátani (összesített kapacitás a két irányban együttvéve), és azt első sorban a következőkre kell időzíteni:

– tanítási szünetek első és utolsó napjai,

– keddi, szerdai vagy csütörtöki elszigetelt munkaszüneti nap esetében a szóban forgó és az azt megelőző nap,

– ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti nap, valamint az utolsó az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapasitás a következő:

– az IATA téli menetrendi időszakában 12 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve,

– a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes nyári időszakban hetente 2 800 ülőhely, továbbá – az adott év munkarendjéhez igazítva – 2009 szóban forgó időszakában még 11 500 ülőhely a július elején és közepén, július végén-augusztus elején, augusztus közepén és augusztus végén-iskolakezdekor szokásos tömeges utazások megkönnyítésére, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül,

⁽¹⁾ HL L 240., 1992.8.24., 8. o.

⁽²⁾ HL L 14., 1993.1.22., 1. o.

- az IATA nyári menetrendi időszakának az említett tízhetes időszakon kívüli részében: 2009-ben 36 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül.

E többletkapacitásokba nem számítanak bele az alapkapacitáson felül esetlegesen önként rendelkezésre bocsátott maradék ülőhelyek.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni,

- az IATA minden menetrendi időszaka alkalmával kifejezett és előzetes megállapodási jegyzőkönyvet kell kötni az *Office des transports de la Corse*-szal a menetrendről és a különféle kapacitások időbeli eloszlásáról. A légi fuvarozó ebből a célból – még az említett megállapodási jegyzőkönyv kidolgozása előtt – programjavaslatot nyújt be az *Office des transports* által előírt számítógépes modellezés szerint. Megállapodás hiányában a végleges döntést az *Office des transports* hozza meg.

b) Párizs (Orly) és Bastia között:

- járatsűrűség:
 - i. hétfőtől péntekig, kivéve munkaszüneti napokon, naponta legalább három oda- és visszaút, olyan menetrend szerint, hogy az oda- és visszautat egyazon napon megtéve Párizsban legalább 11 órát, Bastiában legalább 7 órát lehessen tartózkodni;
 - ii. naponta legalább három oda- és visszaút, reggeltől estig egyenletesen elosztva, szombaton, vasárnap és munkaszüneti napokon,
- a járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni,
- a járatoknak Párizs (Orly) és Bastia között közbeneső leszállás nélkül kell közlekedniük,
- olyan kapacitást kell rendelkezésre bocsátani, amely lehetőséget ad teherszállítmány és/vagy postai szállítmány szállítására, és személyszállítás tekintetében megfelel az alábbi feltételeknek:
 - i. az alapkapacitás egész évben naponta legalább 950 ülőhely, ebből este 18 óra után irányonként legalább 170 ülőhely.

Ehhez az alapkapacitáshoz jön még:

- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: legalább napi 800 ülőhely,
- március végétől október végéig, az említett tízhetes időszakon kívül: napi 250 ülőhely;
- ii. tekintettel arra, hogy a tanítási szünetek és az ünnepek (mindenszentek, karácsony, húsvét, áldozócsütörtök, pünkösd, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése) függvényében a csúcsidezőszakok hogyan oszlanak el az év során, az alábbi minimális

többletkapacitást kell rendelkezésre bocsátani (összesített kapacitás a két irányban együttvéve), és azt elsősorban a következőkre kell időzíteni:

- tanítási szünetek első és utolsó napjai,
- keddi, szerdai vagy csütörtöki elszigetelt munkaszüneti nap esetében a szóban forgó és az azt megelőző nap,
- ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napra és az utolsóra az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapacitás a következő:

- az IATA téli menetrendi időszakában: 10 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve,
- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban hetente 2 000 ülőhely, továbbá – az adott év munkarendjéhez igazítva – 2009 szóban forgó időszakában még 11 500 ülőhely a július elején és közepén, július végén-augusztus elején, augusztus közepén és augusztus végén-iskolakezdekor szokásos tömeges utazások megkönnyítésére, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül,
- az IATA nyári menetrendi időszakának az említett tízhetes időszakon kívüli részében: 2009-ben 36 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül.

E többletkapacitásokba nem számítanak bele az alapkapacitáson felül esetlegesen önként rendelkezésre bocsátott maradék ülőhelyek.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni,

- az IATA minden menetrendi időszaka alkalmával kifejezett és előzetes megállapodási jegyzőkönyvet kell kötni az *Office des transports de la Corse*-szal a menetrendről és a különféle kapacitások időbeli eloszlásáról. A légi fuvarozó ebből a célból – még az említett megállapodási jegyzőkönyv kidolgozása előtt – programjavaslatot nyújt be az *Office des transports* által előírt számítógépes modellezés szerint. Megállapodás hiányában a végleges döntést az *Office des transports* hozza meg.

c) Párizs (Orly) és Calvi között:

- járatsűrűség:
 - i. az IATA téli menetrendi időszakában hetente legalább öt oda- és visszaút, ebből legalább három péntek és vasárnap között és egy a hét közepén, oly módon, hogy minden érintett napon irányonként legalább 140 utas közlekedhessen;

- ii. az IATA nyári menetrendi időszakában naponta legalább egy oda- és visszaút, minden alkalommal irányonként legalább 140 utas közlekedését lehetővé téve,
- a járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni,
 - a járatoknak Párizs (Orly) és Calvi között közbelső leszállás nélkül kell közlekedniük,
 - olyan kapacitást kell rendelkezésre bocsátani, amely lehetőséget ad teherszállítmány és/vagy postai szállítmány szállítására, és személyszállítás tekintetében megfelel az alábbi feltételeknek:
- i. az alapkapasitás egész évben legalább heti 1 500 ülőhely.

Március végétől október végéig a minimális férőhelykapacitásnak legalább 140 utas közlekedését kell lehetővé tennie az alábbi napokon délután:

- péntekenként Párizs–Calvi útirányban,
- vasárnaponként, kivéve hétfői munkaszüneti nap előtt, Calvi–Párizs útirányban,
- ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napon Párizs–Calvi útirányban és az összefüggő pihenőnapok közül az utolsón Calvi–Párizs útirányban,
- keddi, szerdai vagy csütörtöki elszigetelt munkaszüneti nap esetében a munkaszüneti nap előtti napon Párizs–Calvi útirányban és a munkaszüneti napon Calvi–Párizs útirányban.

Ehhez az alapkapasitáshoz jön még:

- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: legalább napi 2 800 ülőhely,
 - március végétől október végéig, az említett tízhetes időszakon kívül: heti 650 ülőhely;
- ii. tekintettel arra, hogy a tanítási szünetek és az ünnepek (mindenszentek, karácsony, húsvét, áldozócsütörtök, pünkösd, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése) függvényében a csúcsidőszakok hogyan oszlanak el az év során, az alábbi minimális többletkapasitást kell rendelkezésre bocsátani (összesített kapacitás a két irányban együttvéve), a következőkre időzítve:
- tanítási szünetek első és utolsó napjai,
 - keddi, szerdai vagy csütörtöki elszigetelt munkaszüneti nap esetében a szóban forgó és az azt megelőző nap,
 - ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap

előtti napra és az utolsóra az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapasitás a következő:

- az IATA téli menetrendi időszakában: 2 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve,
- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes nyári időszakban hetente 1 900 ülőhely, továbbá – az adott év munkarendjéhez igazítva – 2009 szóban forgó időszakában még 8 500 ülőhely a július elején és közepén, július végén-augusztus elején, augusztus közepén és augusztus végén-iskolakezdezőkor szokásos tömeges utazások megkönnyítésére, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül,
- az IATA nyári menetrendi időszakának az említett tízhetes időszakon kívüli részében: 2009-ben 16 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül.

E többletkapasitásokba nem számítanak bele az alapkapasitáson felül esetlegesen önként rendelkezésre bocsátott maradék ülőhelyek.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni,

- az IATA minden menetrendi időszaka alkalmával kifejezett és előzetes megállapodási jegyzőkönyvet kell kötni az *Office des transports de la Corse*-szal a menetrendről és a különféle kapacitások időbeli eloszlásáról. A légi fuvarozó ebből a célból – még az említett megállapodási jegyzőkönyv kidolgozása előtt – programjavaslatot nyújt be az *Office des transports* által előírt számítógépes modellezés szerint. Megállapodás hiányában a végleges döntést az *Office des transports* hozza meg.

d) Párizs (Orly) és Figari között:

- járatsűrűség:
 - i. az IATA téli menetrendi időszakában hetente legalább öt oda- és visszaút, ebből legalább három péntek és vasárnap között és egy a hét közepén, oly módon, hogy minden érintett napon irányonként legalább 140 utas közlekedhessen;
 - ii. az IATA nyári menetrendi időszakában naponta legalább egy oda- és visszaút, minden alkalommal irányonként legalább 140 utas közlekedését lehetővé téve,
- a járatokat sugárhajtóműves repülőgépekkel kell üzemeltetni,
- a járatoknak Párizs (Orly) és Figari között közbelső leszállás nélkül kell közlekedniük,

– olyan kapacitást kell rendelkezésre bocsátani, amely lehetőséget ad teherszállítmány és/vagy postai szállítmány szállítására, és személyszállítás tekintetében megfelel az alábbi feltételeknek:

i. az alapkapa­citás egész évben legalább heti 1 500 ülőhely.

Március végétől október végéig a minimális férőhely­kapacitásnak legalább 140 utas közlekedését kell lehetővé tennie az alábbi napokon 18 óra után:

- péntekenként Párizs–Figari útirányban,
- vasárnap, kivéve hétfői munkaszüneti nap előtt, Figari–Párizs útirányban,
- ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napon Párizs–Figari útirányban és az össze­függő pihenőnapok közül az utolsón Figari–Párizs útirányban,
- keddi, szerdai vagy csütörtöki elszigetelt munkaszüneti nap esetében a munkaszüneti nap előtti napon Párizs–Figari útirányban és munkaszüneti napon Figari–Párizs útirányban.

Ehhez az alapkapa­cításhoz jön még:

- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban: legalább napi 2 800 ülőhely,
 - március végétől október végéig, az említett tízhetes időszakon kívül: heti 650 ülőhely;
- ii. tekintettel arra, hogy a tanítási szünetek és az ünnepek (mindenszentek, karácsony, húsvét, áldozócsütörtök, pünkösd, többnapos ünnepek, valamint a nyaralók elutazása és hazatérése) függvényében a csúcsidőszakok hogyan oszlanak el az év során, az alábbi minimális többletkapacitást kell rendelkezésre bocsátani (összesített kapacitás a két irányban együttvéve), a következőkre időzítve:

- tanítási szünetek első és utolsó napjai,
- keddi, szerdai vagy csütörtöki elszigetelt munkaszüneti nap esetében a szóban forgó és az azt megelőző nap,
- ha munkaszüneti napra szombat, vagy vasárnapra munkaszüneti nap következik, az első pihenőnap előtti napra és az utolsóra az összefüggő pihenőnapok közül.

A minimális többletkapacitás a következő:

- az IATA téli menetrendi időszakában: 2 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve,
- a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban hetente 1 900 ülőhely, továbbá – az adott év munkarendjéhez igazítva – 2009 szóban forgó időszakában még 9 000 ülőhely a július elején és közepén, július végén-augusztus elején, augusztus közepén és augusztus végén-iskolakezde­skor szokásos tömeges utazások megkönnyítésére, s ez a

kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül,

- az IATA nyári menetrendi időszakának az említett tízhetes időszakon kívüli részében: 2009-ben 16 000 ülőhely, az időszak forgalmi csúcspontjaira időzítve, s ez a kapacitás 2010-ben 5 %-kal, majd 2011-ben ismét 5 %-kal bővül.

E többletkapacitásokba nem számítanak bele az alapkapa­cításon felül esetlegesen önként rendelkezésre bocsátott maradék ülőhelyek.

Az előírt minimális többletülőhely árusítását az érintett járatok időpontja előtt legalább két hónappal meg kell kezdeni,

- az IATA minden menetrendi időszaka alkalmával kifejezett és előzetes megállapodási jegyzőkönyvet kell kötni az *Office des transports de la Corse*-szal a menetrendről és a különféle kapacitások időbeli eloszlásáról. A légi fuvarozó ebből a célból – még az említett megállapodási jegyzőkönyv kidolgozása előtt – programjavaslatot nyújt be az *Office des transports* által előírt számítógépes modellezés szerint. Megállapodás hiányában a végleges döntést az *Office des transports* hozza meg.

2.2. Díjszabás tekintetében

Az alábbi viteldíjak forgalmazási költség nélkül, továbbá az állam, a területi önkormányzatok és a repülőtéri hatóságok által utasonként kivett, a menetjegyen ekként megjelölt adó, illetve illeték nélkül értendő, és magukban foglalják a kontinentális szakaszra eső hozzáadottérték-adót (HÉA):

- a Párizs (Orly) és Korzika közötti útvonalakon a legmagasabb megengedett általános viteldíj egy útra 186 EUR, illetőleg a június végétől szeptember elejéig tartó nyári időszakban 216 EUR,
- a Korzikán állandó lakhellyel rendelkező utasoknak a Párizs (Orly) és Korzika közötti útvonalakon egész évben, minden járaton, férőhely-korlátozás nélkül legfeljebb 156 EUR viteldíjért kell menettérti menetjegyet kínálni, feltéve, hogy mindkét irányban Korzikán vásárolt jeggyel utaznak, és feltéve, hogy a szóban forgó jeggyel legfeljebb 40 napig tartózkodhatnak Korzikán kívül; ez utóbbi megszorítás azonban nem vonatkozik a 27 éven aluli korzikai lakos diákokra, a kontinensen beiskolázott korzikai lakos fiatalokra és az olyan elvált szülők kiskorú gyermekeire, akiknek egyike korzikai lakos,
- a következő kategóriákba tartozó utasoknak a Párizs (Orly) és Korzika közötti járatokon legfeljebb 91 EUR viteldíjért – a június végétől szeptember elejéig tartó tízhetes időszakban legfeljebb 102 EUR viteldíjért – kell egy útra szóló menetjegyet kínálni:
 - i. fiatalok (25 év alatt);
 - ii. idősek (60 év felett);
 - iii. 27 éven aluli diákok;
 - iv. családok (legalább két együtt utazó családtag);
 - v. rokkantak.

Az említett öt kategóriába tartozó utasok helyhez jutását a légi fuvarozóknak korlátozás nélkül, az utolsó szabad hely lefoglalásáig biztosítaniuk kell az egyes útvonalakon naponta irányonként rendelkezésre álló férőhelyek legalább 50 %-ának erejéig.

A légi fuvarozó minden utaskategória esetében a helyfoglalások sorrendjében határidőhöz kötheti a jegyek kibocsátását és kifizetését, az *Office des transports de la Corse*-szal egyeztetésben kidolgozott táblázat szerint.

A helyi lakosok díjszabásában részesülő utasokat a teljes árú menetjeggyel utazókkal azonos elbírálás szerint kell helyhez juttatni.

A légi útvonalak üzemeltetését érintő költségelemek rendkívüli, előreláthatatlan és a légi fuvarozó akaratától független növekedése esetén a viteldíj fent említett felső összeghatárai az észlelt növekedéssel arányosan megemelhetők. Az így módosított maximális díjszabást a járatokat üzemeltető légi fuvarozók tudomására kell hozni és a körülményeknek megfelelő határidő elteltével kell hatályba léptetni.

Fordított esetben, vagyis abban az esetben, ha megszűnnek azok az okok, amelyek a díjszabás arányos növekedéséhez vezettek, és azután, hogy ezen okok megszűnése megállapítást nyert, mégpedig – különösen időtartam tekintetében – a korábbiakkal azonos feltételek szerint, a díjszabás korábbi módosítását hatályon kívül kell helyezni, a légi fuvarozó értesítése után a korábbival azonos határidővel.

Az utasok rendelkezésére álló említett díjszabásokat folyamatosan és kivétel nélkül hozzáférhetővé kell tenni és be kell vonni az értékesítésbe legalább egy nemzetközi helyfoglalási rendszeren keresztül, valamint a következő módozatok szerint: helyfoglalási központ, utazási iroda, internetes rendszer, repülőtéri értékesítőhelyek. Minden értékesítési mód esetében egyértelmű és pontos tájékoztatást kell az ügyfél rendelkezésére bocsátani, nyomtatott és virtuális formában, és abban fel kell tüntetni a hatályos díjszabási feltételeket, egyaránt megjelölve az adó és illeték nélküli, valamint a minden adót és illetéket magában foglaló összegeket, adott esetben említést téve az adott értékesítési móddal járó kibocsátási költségekről is.

A légi fuvarozóknak kellő intézkedéseket kell hozniuk, hogy az alábbi utasok férőhely-korlátozás nélkül utazhassanak:

- az IATA szabályzata szerinti kísérő nélküli kiskorúak (UM) négy éves kortól, felár nélkül,
- a mozgásukban korlátozott vagy elismert fogyatékoságban (WCHR, WCHS, WCHC) szenvedő utasok az IATA szabályzata szerint juthatnak fel a fedélzetre. A légi fuvarozóknak bizonyítaniuk kell, hogy jóváhagyott hordágyak állnak rendelkezésre e célra. Az alkalmazott felárak nem haladhatják meg az ezen utasok szállításához igénybe vett ülőhelyek számát.

A légi fuvarozók minden utasnak 20 kilogramm ingyenes poggyászkeretet engedélyeznek. Az utasonkénti poggyászkeret

túllépéséért semmilyen módon nem számítható fel kilogrammonként 3 EUR feletti összeg.

A légi fuvarozó a díjszabásról és a poggyászkezelésről IATA-interline-megállapodást köthet légi összeköttetésenként legalább egy olyan légi fuvarozó vonatkozásában, amely Párizs (Orly) repülőtéréről belföldi célállomásokra járatokat indít; a megállapodás alkalmazásának részletes szabályai a légi fuvarozó és az *Office des transports de la Corse* között rendszeresen létrejövő megállapodási jegyzőkönyvek keretében részletezhetők.

2.3. A szolgáltatás folytonossága tekintetében

A vis maior esetét kivéve a légi fuvarozónak közvetlenül felróható okokból törölt járatok száma nem haladhatja meg – az IATA egy menetrendi időszakán belül – az üzemeltetési tervben szereplő járatok 1 %-át.

A fent említett 2408/92/EGK rendelet 4. cikke (1) bekezdésének c) pontjával összhangban minden olyan légi fuvarozónak, amely ezen útvonalak valamelyikét üzemeltetni szándékozik, köteles vállalnia, hogy azt legalább tizenkét egymást követő hónapon át üzemeltetni fogja.

A légi fuvarozó csak legalább hat hónapos előzetes bejelentéssel szüneteltetheti a szolgáltatást.

2.4. A járatüzemeltetés feltételei tekintetében

Minden olyan közösségi légi fuvarozó, amely a fenti közszolgáltatási kötelezettségekkel érintett útvonalak valamelyikét üzemeltetni szándékozik, köteles részletes leírást adni a szóban forgó járatok üzemeltetésének tervezett módjáról, és különösen az alábbiakat benyújtani.

a) Üzemeltetési tervek

A közszolgáltatási kötelezettségekben említett különböző időszakokra üzemeltetési tervet (járatsűrűség, menetrend, repülőgéptípusok stb.) kell benyújtani. A különjáratok indításának feltételeit is részletezni kell.

b) Díjszabási politika

A légi fuvarozónak részletes viteldíjtáblázatot (teljes árú és kedvezményes díjszabás, alkalmazási feltételek) kell benyújtania.

c) Az üzemeltetés kereskedelmi feltételei

A légi fuvarozónak meg kell jelölnie, hogy milyen intézkedésekkel szándékozik eleget tenni a teherszállítmányok és/vagy postai szállítmányok szállítását, a jegyárúsítást és a helyfoglalási rendszert, valamint a kísérő nélküli kiskorúak (UM) és a mozgáskorlátozott utasok fogadását illetően. Ezenkívül részletezni kell a fedélzeten kínált szolgáltatásokat és azon interline-megállapodásokat, amelyek adott esetben belföldi vagy külföldi átszállási kapcsolatokat tesznek lehetővé.

d) Az üzemeltetés műszaki feltételei

Részletezni kell a járatok megvalósíthatóságát és rendszerességét lehetővé tevő különös intézkedéseket (különösen tartalék repülőgép és személyzet tekintetében).

Ezúton értesítjük a közösségi légi fuvarozókat, hogy a fent említett közszolgáltatási kötelezettségek figyelmen kívül hagyásával járatot üzemeltetők – a közigazgatási és/vagy bírósági úton megállapítandó szankciókon túl – legalább öt évre kizárhatók a Korzika területi önkormányzatának hatás-

körébe tartozó összes, közszolgáltatási kötelezettségekkel érintett légi járat üzemeltetéséből.

e) Foglalkoztatási feltételek

A munka törvénykönyvének (*Code du travail*) rendelkezéseivel (L 1224-1 cikk) összhangban a légi fuvarozónak be kell számolnia, hogy a személyzetet milyen foglalkoztatási feltételekkel alkalmazza.