

Comunicación del Órgano de Vigilancia de la AELC de conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a) del acto mencionado en el punto 64 a) del anexo XIII del Acuerdo EEE [Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias]

Imposición de obligaciones de servicio público respecto a servicios aéreos regulares (helicóptero) Værøy-Bodø y viceversa

(2010/C 230/05)

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra a) del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, de 23 de julio de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias ⁽¹⁾, Noruega ha decidido imponer obligaciones de servicio público a partir del 1 de agosto de 2011 por lo que se refiere a los servicios aéreos regulares en las siguientes rutas:

1) Værøy-Bodø y viceversa

2. LAS OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO INCLUYEN LAS ESPECIFICACIONES SIGUIENTES PARA LA ZONA DE RUTAS VÆRØY-BODØ Y VICEVERSA

2.1. Frecuencias mínimas, capacidad, rutas y horarios

Requisitos generales:

- Las condiciones se aplicarán durante todo el año.
- El número de plazas ofrecidas se ajustará de conformidad con las normas establecidas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el Apéndice A de la presente Comunicación.
- Se tendrá en cuenta la demanda pública de transporte aéreo de pasajeros.

Frecuencias:

- Un mínimo de dos servicios de ida y vuelta de lunes a viernes, uno el sábado y uno el domingo.

Capacidad:

- En ambos sentidos se ofrecerán semanalmente por lo menos 180 plazas.

Rutas:

Los vuelos exigidos deberán ser directos.

Horarios:

En los vuelos de lunes a viernes (horario local) se aplicarán las normas siguientes:

- Deberán transcurrir al menos 5 horas y 30 minutos entre la primera llegada a Bodø y la última salida de Bodø.

2.2. Categoría de las aeronaves

Se utilizarán helicópteros con una capacidad mínima de 15 pasajeros.

⁽¹⁾ El Reglamento (CEE) n° 2408/92, de 23 de julio de 1992, ha sido sustituido por el Reglamento (CE) n° 1008/2008, de 24 de septiembre de 2008. El Reglamento (CE) n° 1008/2008 no se ha incluido en el Acuerdo EEE. La legislación aplicable a esta licitación es, por tanto, el Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, que está en vigor como reglamento noruego.

2.3. Condiciones técnicas y operativas

Se recomienda a las compañías aéreas que presten especial atención a las condiciones técnicas y operativas de los aeropuertos. Para mayor información, sírvanse dirigirse a:

Luffartstilsynet (Organismo de Aviación Civil)
P.O. Box 243
8001 Bodø
NORWAY

Tel. +47 75585000

2.4. Tarifas

El precio básico máximo totalmente flexible por trayecto (tarifa máxima) durante el ejercicio que comienza el 1 de agosto de 2011 no deberá superar los siguientes importes en NOK.

Værøy–Bodø 827, -

Las tarifas máximas para el año de actividad siguiente se ajustarán el 1 de agosto, dentro del límite del índice de precios al consumo del período de doce meses que termine el 15 de junio del mismo año y que publica la Oficina Estadística de Noruega (<http://www.ssb.no>).

El transportista ofrecerá billetes a través de por lo menos un canal propio de ventas. La compañía aérea será responsable de ofrecer billetes a un precio que no supere la tarifa máxima en todos los canales de venta pertenecientes a la compañía.

La tarifa máxima se aplica también a los billetes ofrecidos por otras empresas controladas por el transportista. El transportista será responsable de la observancia de los requisitos de las tarifas máximas de dichas compañías.

La tarifa máxima incluirá todos los impuestos y tasas oficiales así como cualquier otro coste extra (tasas de servicios, etc.) que añada la compañía al expedir los billetes.

La compañía aérea será parte en todo momento en los acuerdos nacionales entre compañías vigentes, y ofrecerá todos los descuentos disponibles conforme a tales acuerdos.

La compañía aérea ofrecerá billetes a través de un sistema de reserva informatizado (SRI).

3. CONDICIONES ADICIONALES RELACIONADAS CON UNA LICITACIÓN

Con arreglo al procedimiento de licitación, que limita el acceso a las rutas a un único transportista, se aplicarán las condiciones adicionales siguientes:

Tarifas:

- Todas las tarifas de conexión con otros servicios aéreos se ofrecerán en igualdad de condiciones para todas las compañías aéreas. Quedarán exentas de esta disposición las tarifas de conexión con otros servicios prestados por el licitador, siempre que la tarifa sea de un máximo del 40 % de la tarifa totalmente flexible.
- En los vuelos no podrán obtenerse ni utilizarse los puntos de fidelidad para personas que viajan con frecuencia.
- Los descuentos sociales se concederán de conformidad con las directrices publicadas en el Apéndice B de la presente notificación.

Condiciones de transbordo:

- Todas las condiciones establecidas por la compañía aérea para la transferencia de pasajeros a o desde rutas de otras compañías aéreas, incluidos los horarios de conexión y el control de billetes y la facturación del equipaje, serán objetivas y no discriminatorias.

4. SUSTITUCIÓN Y ADAPTACIÓN DE ANTERIORES OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO

Estas obligaciones de servicio público sustituyen a las anteriormente publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 138 y el *Suplemento EEE* n° 31/2008 de 5 de junio de 2008 por lo que respecta a los servicios aéreos en la ruta Værøy–Bodø y viceversa.

5. INFORMACIÓN

Puede obtenerse más información en el:

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

P.O. Box 8010 Dep

0030 Oslo

NORWAY

Tel. +47 22248353

Fax +47 22245609

Apéndice A

CLÁUSULA DE AJUSTE DE CAPACIDAD**1. Objetivo de la cláusula de ajuste de capacidad**

El objetivo de la cláusula de ajuste de capacidad es garantizar que la capacidad/plazas ofrecidas por el transportista se ajusten a las fluctuaciones de la demanda. Siempre que el número de pasajeros aumente perceptiblemente y supere los porcentajes de plazas ocupadas especificados (coeficiente de carga de pasajeros), la compañía aérea *deberá* aumentar el número de plazas ofrecidas. Asimismo, el transportista *podrá* reducir proporcionalmente la oferta de plazas disponibles cuando el número de pasajeros disminuya sensiblemente. Véase el punto 3 *infra*.

2. Períodos de medición de los coeficientes de carga de pasajeros

Los períodos en los que se controlará y evaluará el coeficiente de carga de pasajeros serán los comprendidos entre el 1 de enero y el 30 de junio, ambos incluidos, y entre el 1 de agosto y el 30 de noviembre, ambos incluidos.

3. Condiciones para modificar la capacidad/el número de plazas ofrecidas**3.1. Condiciones para incrementar la capacidad**

3.1.1. Cuando el coeficiente medio de carga de pasajeros en cada sentido de las rutas sometidas a la obligación de servicio público sea superior al 70 % deberá aumentarse la capacidad/el número de plazas ofrecidas. Cuando el coeficiente medio de carga de pasajeros en cada sentido de las rutas sometidas a la obligación de servicio público sea superior al 70 % en cualquiera de los períodos mencionados en el punto 2, la compañía aérea incrementará la capacidad/las plazas ofrecidas en al menos un 10 % y a más tardar al comienzo de la siguiente temporada de tráfico de la IATA. Este incremento se hará de modo que el coeficiente medio de carga de pasajeros no sobrepase el 70 %.

3.1.2. Para aumentar la capacidad/las plazas ofrecidas con arreglo al apartado anterior, podrán utilizarse aparatos de capacidad inferior a la especificada en la oferta original, si la compañía aérea así lo prefiere.

3.2. Condiciones para reducir la capacidad

3.2.1. Cuando el coeficiente medio de carga de pasajeros en cada una de las rutas sometidas a la obligación de servicio público sea inferior al 35 %, se *podrá* reducir la capacidad/el número de plazas ofrecidas. Cuando el coeficiente medio de carga de pasajeros en estas rutas sea inferior al 35 % en cualquiera de los períodos señalados en el apartado 2, la compañía aérea *podrá* reducir la capacidad/las plazas ofrecidas, en no más del 25 % y a partir del primer día tras la finalización de dichos períodos.

3.2.2. En las rutas con una oferta de más de dos vuelos diarios en cada sentido, la reducción de capacidad con arreglo al apartado 3.2.1 se llevará a cabo reduciendo el número de vuelos ofrecidos. La única excepción será cuando la compañía aérea utilice aeronaves de capacidad superior a la capacidad mínima especificada en la imposición de obligaciones de servicio público. En ese caso, la compañía aérea podrá utilizar aparatos más pequeños siempre que estos no tengan un número de plazas inferior al mínimo especificado en la imposición de obligaciones de servicio público.

3.2.3. En las rutas con solamente una o dos frecuencias diarias en cada sentido, la reducción de plazas sólo podrá hacerse con aeronaves de menor capacidad aunque esto suponga reducir las plazas especificadas en la imposición de la obligación de servicio público.

4. Procedimientos para modificar la capacidad

4.1. El Ministerio noruego de Transporte y Comunicaciones tiene la competencia para aprobar calendarios propuestos por el operador, incluidos cambios en la capacidad/número de asientos proporcionados. Sírvanse remitirse a la circular N-3/2005 del Ministerio, incluida en el expediente de licitación.

4.2. Cuando la capacidad/las plazas disponibles ofrecidas se reduzcan de acuerdo con el punto 3.2, se remitirá una propuesta de nuevo programa de tráfico a los Consejos de Condado afectados, quienes dispondrán del tiempo suficiente para hacer una declaración antes de que entre en vigor la modificación. Si el nuevo programa incluyera cambios que contravinieran otros requisitos distintos del número de vuelos y la capacidad, establecidos en las obligaciones de servicio público, el nuevo programa deberá enviarse al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su aprobación.

- 4.3. Cuando se incremente la capacidad/el número de plazas ofrecidas con arreglo al punto 3.1, los nuevos horarios deberán ser consensuados entre la compañía aérea y el condado (o condados) en calidad de entidad administrativa interesada.
 - 4.4. Si se ofreciera una nueva capacidad/plazas con arreglo al punto 3.1, y la compañía aérea y el condado no se pusiesen de acuerdo con respecto a los horarios, tal como se especifica en el punto 4.3, la compañía aérea podrá solicitar, con arreglo al punto 4.1, la aprobación por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de un horario distinto para la nueva capacidad/plazas ofrecidas. Esto no significa que la compañía aérea pueda solicitar la aprobación de un horario que excluya el aumento de capacidad requerido. Deben darse razones de peso para que el Ministerio apruebe propuestas que difieran de aquéllas que los distritos puedan aceptar.
 5. **Mantenimiento de la compensación financiera al cambiarse la capacidad**
 - 5.1. La compensación financiera a la compañía aérea no se modificará en caso de incremento de la capacidad con arreglo al punto 3.1.
 - 5.2. La compensación financiera a la compañía aérea no se modificará en caso de reducción de la capacidad con arreglo al punto 3.2.
-

*Apéndice B***DISPOSICIÓN SOBRE DESCUENTOS SOCIALES**

1. En las rutas en las que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones noruego compra servicios aéreos de conformidad con las obligaciones de servicio público, los siguientes grupos de personas tienen derecho a descuentos sociales:
 - a) Personas de 67 años cumplidos en la fecha de salida.
 - b) Invidentes mayores de 16 años de edad.
 - c) Discapacitados mayores de 16 años que reciban una pensión con arreglo al capítulo 12 de la ley noruega «Folketrygd», de 28 de febrero de 1997 n^o 19, relativa al seguro nacional «Folketrygd», o a una ley similar de cualquier país del EEE.
 - d) Estudiantes mayores de 16 años de edad que asistan a escuelas especiales para personas con problemas de audición.
 - e) Cónyuge/pareja acompañante, con independencia de su edad, o cualquier persona que tenga que acompañar a las personas incluidas en los puntos a) a d). La persona con derecho a descuento decidirá sobre la necesidad de ser acompañada.
 - f) Viajeros de edad inferior a 16 años en la fecha de salida.
 2. El descuento para las personas incluidas en la sección 1 será del 50 % de la tarifa máxima.
 3. Dicho descuento no se aplicará cuando el viaje sea pagado por el Estado o por la Oficina de la Seguridad Social.
 4. Los adultos (mayores de 16 años) podrán ir acompañados gratuitamente por un niño menor de 2 años siempre que el niño no ocupe asiento y viaje con el adulto durante todo el viaje.
 5. Se podrán pedir al pasajero los siguientes documentos:
 - a) Las personas mencionadas en la letra a) del punto 1 deberán mostrar un documento oficial con foto y fecha de nacimiento.
 - b) Las personas mencionadas en las letras b) y c) del punto 1 deberán probar su admisibilidad mediante un documento oficial de la Seguridad Social o del «Norges Blindforbund». Los nacionales de otros países del EEE deberán facilitar documentación similar de su país de origen.
 - c) Las personas mencionadas en la letra d) del punto 1 deberán presentar un certificado de estudiante y una carta de la Seguridad Social en la que se declare que el estudiante está recibiendo una pensión de conformidad con la Seguridad Social noruega. Los nacionales de otros países del EEE deberán facilitar documentación similar de su país de origen.
-