

# Diario Oficial

## de la Unión Europea

C 149

48° año

Edición  
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

21 de junio de 2005

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I <i>Comunicaciones</i>	
	<b>Comisión</b>	
2005/C 149/01	Tipo de cambio del euro .....	1
2005/C 149/02	Modificación por parte de Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Tarbes (Lourdes-Pyrénées) y París (Orly) <sup>(1)</sup> .....	2
2005/C 149/03	Imposición por Francia de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Grenoble (Saint Geoirs) y París (Orly) <sup>(1)</sup> .....	3
2005/C 149/04	Modificación por Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Francia metropolitana y Guadalupe, Guayana, Martinica y la Reunión <sup>(1)</sup> .....	4
2005/C 149/05	Revisión por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre, por un lado, Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari y, por otro, Marsella y Niza <sup>(1)</sup> .....	7
2005/C 149/06	Revisión por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre, por una parte, Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari y, por otra parte, el aeropuerto de París (Orly) <sup>(1)</sup> .....	12
2005/C 149/07	Supresión por Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Córcega-Lyon y Córcega-Montpellier <sup>(1)</sup> .....	17
2005/C 149/08	Notificación previa de una operación de concentración (Caso n° COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen) <sup>(1)</sup> .....	18
2005/C 149/09	No oposición a una concentración notificada (Asunto n° COMP/M.3812 — Goldman Sachs/Euramax) <sup>(1)</sup> .....	19

ES

II Actos jurídicos preparatorios

.....

---

III Informaciones

**Comisión**

2005/C 149/10	LIFE 2005-2006 — Convocatoria de proyectos .....	20
2005/C 149/11	NO-Oslo: Explotación de servicios aéreos regulares — Anulación («Suplemento al <i>Diario Oficial de la Unión Europea</i> » n° S 115 de 16.6.2005, procedimiento abierto, 113429-2005) .....	22
2005/C 149/12	F-París: Prestación de servicios aéreos regulares — Concurso convocado por Francia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d) del Reglamento (CEE) n° 2408/92 del Consejo, para la prestación de servicios aéreos regulares desde Estrasburgo .....	23



## I

(Comunicaciones)

## COMISIÓN

Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>

20 de junio de 2005

(2005/C 149/01)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio		
USD	dólar estadounidense	1,2210	SIT	tólar esloveno	239,53
JPY	yen japonés	133,09	SKK	corona eslovaca	38,449
DKK	corona danesa	7,4455	TRY	lira turca	1,6609
GBP	libra esterlina	0,66855	AUD	dólar australiano	1,5695
SEK	corona sueca	9,2273	CAD	dólar canadiense	1,5031
CHF	franco suizo	1,5446	HKD	dólar de Hong Kong	9,4928
ISK	corona islandesa	79,64	NZD	dólar neozelandés	1,7003
NOK	corona noruega	7,8770	SGD	dólar de Singapur	2,0411
BGN	lev búlgaro	1,9557	KRW	won de Corea del Sur	1 231,01
CYP	libra chipriota	0,5735	ZAR	rand sudafricano	8,1926
CZK	corona checa	29,968	CNY	yuan renminbi	10,1056
EEK	corona estonia	15,6466	HRK	kuna croata	7,3257
HUF	forint húngaro	248,47	IDR	rupia indonesia	11 773,49
LTL	litas lituana	3,4528	MYR	ringgit malayo	4,641
LVL	lats letón	0,6959	PHP	peso filipino	68,040
MTL	lira maltesa	0,4293	RUB	rublo ruso	34,7930
PLN	zloty polaco	4,0725	THB	baht tailandés	50,195
ROL	leu rumano	36 155			

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

**Modificación por parte de Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Tarbes (Lourdes-Pyrénées) y París (Orly)**

(2005/C 149/02)

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

1. Francia ha decidido modificar, a partir del 1 de junio de 2005, las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Tarbes (Lourdes — Pyrénées) y París (Orly), publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 22 de 27 de enero de 2004, en virtud del 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.

2. Dichas obligaciones de servicio público modificadas son las siguientes:

En el apartado 2, las obligaciones en cuanto a tipos de aparatos utilizados y capacidad ofrecida se sustituyen por las siguientes obligaciones:

«A lo largo de todo el año, la capacidad diaria mínima que debe ofrecerse es de 360 asientos de lunes a viernes, y de 180 asientos el sábado y el domingo. Los servicios deberán prestarse por medio de un aparato presurizado.»

---

**Imposición por Francia de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Grenoble (Saint Geoirs) y París (Orly)**

(2005/C 149/03)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. En aplicación de lo dispuesto en 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, Francia ha decidido imponer obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Grenoble (Saint Geoirs) y París (Orly).

2. Las obligaciones de servicio público serán las siguientes:

*Frecuencia mínima*

Los servicios deberán prestarse todo el año, como mínimo a razón de dos idas y vueltas diarias, de lunes a viernes, salvo días festivos.

Asimismo deberán prestarse sin escala entre Grenoble (Saint Geoirs) y París (Orly).

*Capacidad mínima*

Los servicios deberán prestarse por medio de aparatos birreactores o biturbopropulsores con una capacidad mínima de 45 asientos.

*Horarios*

Los horarios deberán permitir a los pasajeros que viajen por motivos profesionales efectuar una ida y vuelta en el día, con un margen de al menos ocho horas en destino, tanto en Grenoble como en París.

*Política comercial*

Los vuelos deberán comercializarse mediante al menos un sistema informatizado de reservas.

*Continuidad del servicio*

Excepto en caso de fuerza mayor, el número de vuelos anulados por razones directamente imputables a la compañía aérea no deberá exceder, por año, del 3 % del número de vuelos previstos. Además, los servicios sólo podrán ser interrumpidos por la compañía con un preaviso de seis meses.

Se comunica a las compañías aéreas comunitarias que el incumplimiento de las obligaciones de servicio público podrá dar lugar a la imposición de sanciones tanto administrativas como judiciales.

3. Por otra parte, se hace constar que en el aeropuerto de París (Orly) están reservadas franjas horarias para el servicio aéreo regular entre Grenoble (Saint Geoirs) y París (Orly) en aplicación del artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, modificado por el Reglamento (CE) n° 793/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004. Las compañías aéreas interesadas en esta ruta pueden dirigirse al coordinador de los aeropuertos parisinos para recabar información sobre la asignación de franjas horarias.

## Modificación por Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares entre Francia metropolitana y Guadalupe, Guayana, Martinica y la Reunión

(2005/C 149/04)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. En virtud de lo dispuesto en 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, Francia ha decidido modificar, a partir del 1 de julio de 2005, las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre todos los aeropuertos de Francia metropolitana y Guadalupe, Guayana, Martinica y la Reunión, publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 243, de 9 de agosto de 1997, y completadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 69, de 22 de marzo de 2003.

2. Las obligaciones de servicio público que deberán cumplir a partir del 1 de julio de 2005 todas las compañías aéreas que presten servicios aéreos regulares en estas rutas, habida cuenta, en particular, de la insularidad y la lejanía de las regiones de que se trata, son las siguientes:

### 2.1. Programa de explotación

Entre todos los aeropuertos de Francia metropolitana y los departamentos de ultramar:

Los servicios deberán prestarse todo el año.

Los servicios deberán prestarse al menos una vez por semana desde cada aeropuerto de la metrópoli. Además, en una misma temporada aeronáutica, la capacidad semanal media de las cuatro semanas en que sea más baja no podrá ser inferior a una cuarta parte de la capacidad semanal media de las cuatro semanas en que sea más alta.

La oferta de capacidad deberá adaptarse a la demanda, habida cuenta, en particular, del calendario de vacaciones escolares y días festivos.

De comprobarse que la oferta combinada de todas las compañías aéreas presentes en estas rutas ya no responde a la demanda, especialmente durante los períodos de máxima demanda, las autoridades francesas se reservan la posibilidad de modificar o concretar las presentes obligaciones de servicio público, con un preaviso de tres meses y previa consulta de las compañías afectadas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 2408/92.

En caso de disminución repentina y sustancial de la oferta como consecuencia de la interrupción de los servicios por una de las compañías, sin que haya mediado el preaviso mencionado en el punto 2.4 y que afecte gravemente a la continuidad

del servicio, las compañías presentes en la ruta de referencia tomarán las medidas necesarias para adaptar su oferta con la mayor brevedad.

El programa de explotación detallado para cada temporada aeronáutica (que incluye, en particular, los horarios, el tipo de aeronaves y su capacidad, así como la oferta semanal) deberá remitirse, para su aprobación por el ministro encargado de la aviación civil, al menos un mes antes del inicio del servicio o de cada temporada aeronáutica, a la siguiente dirección:

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

La capacidad global de los servicios que deberán prestar todas las compañías entre el aeropuerto de París (Orly) y cada uno de los cuatro departamentos de ultramar deberá constar como mínimo, en dos temporadas aeronáuticas consecutivas, en el siguiente número de asientos:

- 1 100 000 en los vuelos con destino a Guadalupe
- 183 000 en los vuelos con destino a Guayana
- 1 000 000 en los vuelos con destino a Martinica
- 660 000 en los vuelos con destino a la Reunión.

Cabe indicar que algunas franjas horarias están reservadas en el aeropuerto de París (Orly) para los vuelos con destino a los cuatro departamentos de ultramar, en aplicación del artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, modificado, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. Las compañías interesadas podrán solicitar información sobre esas franjas horarias al coordinador de los aeropuertos parisinos.

### 2.2. Tarifas

Las tarifas ofrecidas a los pasajeros deberán publicarse.

Los niños menores de dos años, los de edad comprendida entre dos y doce años y los de edad comprendida entre doce y dieciocho años deberán poder acogerse sin restricción a una reducción de al menos un 90 %, un 33 % y un 20 %, respectivamente, de las tarifas aplicables a los adultos en el mismo vuelo, independientemente de que viajen solos o acompañados.

Para las personas que deban desplazarse de forma urgente por el fallecimiento de un ascendiente o descendiente en primer grado, la compañía hará todo lo posible a fin de que accedan con prioridad al primer vuelo de salida. Previa presentación de una copia del certificado de defunción, podrán acogerse a la mejor tarifa del vuelo en el que vayan a embarcar, sin tener que cumplir los requisitos correspondientes.

Se comunica a las compañías aéreas que las autoridades francesas han previsto conceder a determinadas categorías de pasajeros ayudas de índole social.

### 2.3. Evacuaciones sanitarias y catástrofes

En cualquier caso, las evacuaciones sanitarias deberán efectuarse antes del embarque de los pasajeros, en el primer vuelo de salida. En el anexo se especifican las condiciones generales aplicables a estos transportes.

Además, en caso de catástrofe, las compañías deberán hacer todo cuanto esté a su alcance para reanudar lo antes posible los vuelos y adaptarlos a las necesidades de transporte.

### 2.4. Anulación de vuelos

Todas las anulaciones deberán ser objeto de una notificación previa a la dirección general de aviación civil.

Salvo en caso de fuerza mayor, el número de vuelos anulados por motivos directamente imputables a la compañía no deberá exceder, por temporada aeronáutica IATA, de un 10 % del número de vuelos previstos en el programa de explotación aprobado.

Además, los servicios sólo podrán ser interrumpidos por la compañía con un preaviso mínimo de seis meses.

### 2.5. Seguimiento y control

Las compañías aéreas remitirán mensualmente a la dirección general de aviación civil, para cada una de las rutas explotadas, el programa de explotación efectuado, así como las estadísticas semanales pormenorizadas: oferta de asientos, tráfico real, número de niños y número de niños sin acompañante, con un desglose por edades (menores de dos años, entre dos y doce años y entre doce y dieciocho años). Además, las compañías facilitarán cada trimestre estadísticas sobre el reparto de la oferta y del tráfico por clase de tarifa, así como un balance, con una indicación del número de personas transportadas, de la aplicación de tarifas especiales, de su política comercial para el transporte de enfermos, discapacitados o heridos y de sus acompañantes, así como de las personas que viajen por el fallecimiento de un familiar.

De conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra j) del Reglamento (CEE) n° 2408/92, la compañía aérea sólo podrá proceder a la «venta sólo asiento» (es decir, a la venta de asientos directamente al público, por la compañía, su agente autorizado o un fletador, sin ningún otro servicio añadido, como el alojamiento) si el servicio aéreo de que se trate cumple todos los requisitos que establecen las obligaciones de servicio público.

No estarán sujetos a las presentes obligaciones de servicio público:

- los vuelos chárter cuya totalidad de los asientos se comercialicen en forma de viaje combinado,
- los vuelos dedicados exclusivamente al transporte de mercancías,
- los vuelos con aeronaves de menos de veinte asientos.

Se comunica a las compañías aéreas comunitarias que el incumplimiento de estas obligaciones de servicio público podrá dar lugar a la imposición de las sanciones previstas en la normativa vigente.

## ANEXO

**ANEXO SOBRE EL TRANSPORTE DE PASAJEROS ENFERMOS Y HERIDOS**

En el contexto de las presentes obligaciones de servicio público, la compañía aérea deberá participar en el transporte de los pasajeros enfermos y heridos de conformidad con las normas y requisitos que se indican a continuación.

**A. Obligación de presentar una autorización médica**

El transporte de pasajeros enfermos o heridos quedará supeditado a la autorización previa obligatoria de un médico reconocido por la compañía en caso de que el pasajero:

1. sufra de una enfermedad que la compañía considera contagiosa,
2. pueda, por alguna enfermedad o discapacidad, presentar un comportamiento inhabitual o hallarse en unas condiciones físicas que puedan perjudicar al bienestar y a la comodidad de los demás pasajeros o de los miembros de la tripulación,
3. presente un posible riesgo para la seguridad del vuelo o su puntualidad (incluida la posibilidad de que se desvíe el vuelo y se proceda a un aterrizaje imprevisto),
4. necesite asistencia médica y/o un equipo especial para soportar el vuelo,
5. pueda sufrir un deterioro de su estado físico durante el vuelo o como consecuencia de él.

La compañía recurrirá a medios de comunicación rápidos para remitir la autorización médica con la mayor brevedad a los servicios de reserva.

**B. Requisitos especiales en relación con las tarifas**

1. Todas las categorías de pasajeros, salvo las mencionadas en los puntos 2 y 3 a continuación, podrán acogerse a la mejor tarifa disponible en el vuelo en el que vayan a embarcar.
  2. Para los pasajeros enfermos o heridos que viajen en camilla:
    - cinco veces la mejor tarifa disponible en el vuelo en el que vayan a embarcar,
    - para el acompañante, la mejor tarifa disponible en el vuelo en el que vaya a embarcar.
  3. Para los pasajeros con una pierna escayolada que ocupen dos asientos:
    - dos veces la mejor tarifa disponible en el vuelo en el que vayan a embarcar.
  4. La silla de ruedas del pasajero se admitirá sin recargo y se transportará de forma gratuita.
-



**Revisión por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre, por un lado, Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari y, por otro, Marsella y Niza**

(2005/C 149/05)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. En virtud de lo dispuesto en 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, y conforme a la decisión de la colectividad territorial de Córcega de 31 de marzo de 2005, Francia ha decidido revisar, a partir del 30 de octubre de 2005, las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares que operan entre, por un lado, Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari y, por otro, Marsella y Niza, publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 9 de 15 de enero de 2003.

2. Las nuevas obligaciones de servicio público, teniendo especialmente en cuenta la insularidad de Córcega, serán las siguientes:

**2.1. Frecuencias mínimas, horarios, tipo de aparatos utilizados y capacidad ofrecida**

a) *Entre Marsella y Ajaccio*

— La frecuencia será la siguiente:

- i) un mínimo de tres idas y vueltas diarias, de lunes a viernes, salvo en días festivos: por un lado, un vuelo por la mañana y por la tarde, de manera que los usuarios puedan efectuar un viaje de ida y vuelta en el día con un margen de tiempo en el destino de al menos ocho horas en Ajaccio y de al menos once horas en Marsella y, por otro, un vuelo en mitad del día,
- ii) un mínimo de tres idas y vueltas diarias los sábados y domingos, distribuidas de forma regular a lo largo del día.

— Los servicios deberán prestarse sin escala entre Ajaccio y Marsella.

— La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:

- i) De lunes a viernes, la capacidad ofrecida en cada sentido, tanto por la mañana como por la tarde, deberá ser al menos de 135 plazas.
- ii) Deberá ofrecerse y figurar en los horarios publicados la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):

— a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 5 000 asientos por semana, de los cuales 700 asientos diarios, los sábados y domingos,

— a esta capacidad de base se añadirán:

— durante diez semanas desde el final de junio hasta el principio de septiembre: 2 500 asientos por semana,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 1 500 asientos por semana.

- iii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:

— durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 6 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,

— durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 6 000 asientos para el período,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 6 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

b) *Entre Marsella y Bastia*

— La frecuencia será la siguiente:

- i) un mínimo de tres idas y vueltas diarias, de lunes a viernes, salvo en días festivos: por una parte, por la mañana y por la tarde, de tal manera que los usuarios puedan efectuar una ida y vuelta en el día, con un margen de al menos ocho horas en destino en Bastia y de al menos once horas en Marsella, y, por otra parte, en mitad del día;
- ii) un mínimo de tres idas y vueltas diarias los sábados y domingos, distribuidas de forma regular a lo largo del día.

— Los servicios deberán prestarse sin escala entre Bastia y Marsella.

— La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:

- i) De lunes a viernes, la capacidad ofrecida en cada sentido, tanto por la mañana como por la tarde, deberá ser al menos de 135 plazas.

ii) Deberá ofrecerse y figurar en los horarios publicados la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):

— a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 5 000 asientos por semana, de los cuales 700 asientos diarios, los sábados y domingos,

— a esta capacidad de base se añadirán:

— durante diez semanas desde el final de junio hasta el principio de septiembre: 2 500 asientos por semana,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 1 500 asientos por semana.

iii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:

— durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 6 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,

— durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 6 000 asientos para el período,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 6 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

c) *Entre Marsella y Calvi*

— La frecuencia será la siguiente:

i) como mínimo, una ida y vuelta diaria, durante la temporada aeronáutica IATA de invierno, con un margen mínimo, con destino a Marsella, de lunes a viernes, salvo en días festivos, comprendido entre siete y diez horas en función de las condiciones de apertura del aeropuerto de Calvi;

ii) un mínimo de dos idas y vueltas diarias los sábados, domingos y festivos.

iii) como mínimo, dos vuelos diarios de ida y vuelta, durante la temporada aeronáutica IATA de verano, con un margen mínimo, con destino a Marsella, de lunes a viernes, salvo en días festivos, comprendido entre siete y diez horas en función de las condiciones de apertura del aeropuerto de Calvi.

— Los servicios deberán prestarse sin escala entre Marsella y Calvi.

— La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:

i) Deberá ofrecerse, y figurar en los horarios publicados, la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):

— a lo largo del año, la capacidad de base será de 900 asientos por semana, cifra que se incrementará hasta los 1 400 asientos durante la temporada aeronáutica IATA de verano,

— a esta capacidad de base se añadirán durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre: 500 asientos por semana,

ii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:

— durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 1 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,

— durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 3 800 asientos para el período,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 5 200 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

d) *Entre Marsella y Figari*

— La frecuencia será la siguiente:

i) un mínimo de dos idas y vueltas diarias, de lunes a viernes, salvo en días festivos: por la mañana y por la tarde, para que los usuarios puedan efectuar una ida y vuelta en el día, con un margen comprendido entre diez y trece horas en Marsella y de siete horas como mínimo en Figari;

ii) un mínimo de dos idas y vueltas diarias los sábados, domingos y festivos.

— Los servicios deberán prestarse sin escala entre Marsella y Figari.

— La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:

i) Deberá ofrecerse y figurar en los horarios publicados la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):

— a lo largo del año, la capacidad de base será de 1 400 asientos por semana, cifra que se incrementará hasta los 1 600 asientos durante la temporada aeronáutica IATA de verano,

— a esta capacidad de base se añadirán durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre: 1 200 asientos por semana.

ii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:

— durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 1 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,

— durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 3 800 asientos para el período,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 5 200 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

e) *Entre Niza y Ajaccio*

— La frecuencia será la siguiente:

i) un mínimo de tres idas y vueltas diarias, de lunes a viernes, salvo en días festivos: por un lado, un vuelo por la mañana y por la tarde, de manera que los usuarios puedan efectuar un viaje de ida y vuelta en el día con un margen de tiempo en el destino de al menos ocho horas en Ajaccio y de al menos once horas en Niza y, por otro, un vuelo al mediodía,

ii) un mínimo de seis idas y vueltas en total entre el sábado y el domingo.

— Los servicios deberán prestarse sin escala entre Ajaccio y Niza.

— La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:

i) De lunes a viernes, la capacidad ofrecida en cada sentido, tanto por la mañana como por la tarde, deberá ser al menos de 60 plazas.

ii) Deberá ofrecerse, y figurar en los horarios publicados, la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):

— a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 2 500 asientos por semana,

— a esta capacidad de base se añadirán:

— durante diez semanas desde el final de junio hasta el principio de septiembre: 900 asientos por semana,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 400 asientos por semana.

iii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:

— durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 1 500 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,

— durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 4 000 asientos para el período,

— durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 3.000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

f) *Entre Niza y Bastia*

— La frecuencia será la siguiente:

i) un mínimo de tres idas y vueltas diarias, de lunes a viernes, salvo en días festivos: por un lado, un vuelo por la mañana y por la tarde, de manera que los usuarios puedan efectuar un viaje de ida y vuelta en el día con un margen en el destino de al menos ocho horas en Bastia y de al menos once horas en Niza y, por otro, un vuelo al mediodía,

ii) un mínimo de seis idas y vueltas en total entre el sábado y el domingo.

— Los servicios deberán prestarse sin escala entre Bastia y Niza.

- La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:
- i) De lunes a viernes, la capacidad ofrecida en cada sentido, tanto por la mañana como por la tarde, deberá ser al menos de 60 plazas.
  - ii) Deberá ofrecerse y figurar en los horarios publicados la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):
    - a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 2 500 asientos por semana,
    - a esta capacidad de base se añadirán:
      - durante diez semanas desde el final de junio hasta el principio de septiembre: 500 asientos por semana,
      - durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 250 asientos por semana.
  - iii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:
    - durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 1 500 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,
    - durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 3 000 asientos para el período,
    - durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 3 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.
- g) *Entre Niza y Calvi*
- La frecuencia será la siguiente: un mínimo de una ida y vuelta diaria.
  - Los servicios deberán prestarse sin escala entre Niza y Calvi.
  - La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:
    - i) Deberá ofrecerse y figurar en los horarios publicados la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):
      - a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 550 asientos por semana,
      - a esta capacidad de base se añadirán:
        - durante diez semanas desde el final de junio hasta el principio de septiembre: 1 300 asientos por semana,
        - durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 350 asientos por semana.
- h) *Entre Niza y Figari*
- La frecuencia será la siguiente: un mínimo de una ida y vuelta diaria.
  - Los servicios deberán prestarse sin escala entre Niza y Figari.
  - La capacidad ofrecida deberá respetar las siguientes condiciones:
    - i) Deberá ofrecerse y figurar en los horarios publicados la siguiente capacidad semanal mínima (suma de la capacidad en ambos sentidos):
      - a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 550 asientos por semana,
      - a esta capacidad de base se añadirán:
        - durante diez semanas desde el final de junio hasta el principio de septiembre: 1 300 asientos por semana,
        - durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 350 asientos por semana.
- Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

ii) Habida cuenta de la distribución a lo largo del año de los períodos punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y días festivos (Todos los Santos, Navidades, Semana Santa, la Ascensión, puentes, salidas y retornos de las vacaciones de verano, etc.), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas (suma de capacidades en ambos sentidos) siguientes, que serán objeto de un protocolo de acuerdo expreso y previo con el *Office des Transports de la Corse* en cada temporada aeronáutica IATA:

- durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 1 000 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada,
- durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre: 2 500 asientos para el período,
- durante la temporada aeronáutica IATA de verano (fuera de las diez semanas citadas): 2 200 asientos para los períodos punta de tráfico de la temporada.

Estas capacidades suplementarias mínimas deberán ponerse en venta al menos dos meses antes de las fechas de los vuelos correspondientes.

## 2.2. En cuanto a las tarifas

Las tarifas siguientes no incluyen los gastos de distribución, impuestos y cánones *per cápita* percibidos por el Estado, las entidades locales y las autoridades aeroportuarias, que se identificarán como tales en el documento de transporte.

- La tarifa normal, sólo ida, en la ruta entre Marsella y Córcega será de 102 euros como máximo y podrá elevarse hasta 107 euros durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre; en la ruta entre Niza y Córcega, será de 99 euros como máximo y podrá elevarse hasta 104 euros durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre;
- Los pasajeros con residencia principal en Córcega que efectúen una ida y vuelta desde Córcega con billetes adquiridos en Córcega cuya validez esté limitada a una estancia fuera de la isla inferior a cuarenta días, salvo los estudiantes residentes menores de 27 años, deberán disfrutar durante todo el año y en todos los vuelos, sin restricción de capacidad, en la ruta entre Marsella y Córcega, de una tarifa igual a 42 euros por trayecto, y en la ruta entre Niza y Córcega, de una tarifa igual a 39 euros por trayecto.
- Las categorías de pasajeros siguientes disfrutarán, en la ruta entre Marsella y Córcega, de una tarifa igual a 45 euros por trayecto, que podrá ascender a 50 euros durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre y, en la ruta entre Niza y Córcega, de una tarifa igual a 42 euros por trayecto, que podrá ascender a 47 euros durante las diez semanas comprendidas entre el final de junio y el principio de septiembre:

- i) jóvenes (menores de 25 años)
- ii) personas mayores (a partir de los 60 años)
- iii) estudiantes menores de 27 años
- iv) familias (deberán viajar juntos al menos dos miembros de una misma familia)
- v) minusválidos.

Las compañías autorizarán el acceso a las personas de las categorías mencionadas sin restricciones hasta la última plaza disponible dentro del límite mínimo del 50 % de la capacidad por día y sentido en cada ruta.

A estas mismas categorías de pasajeros, así como a los residentes, las compañías podrán exigir la emisión y el pago de los billetes dentro de un plazo proporcional a la antigüedad de la reserva, en función de una tabla por definir.

En caso de alza anormal, imprevisible y ajena a la voluntad de las compañías de los elementos de los costes que afectan a la explotación de las rutas aéreas, estas tarifas máximas podrán aumentar proporcionalmente al alza registrada. Las tarifas máximas así modificadas se notificarán a las compañías que prestan los servicios y serán aplicables en un plazo adaptado a las circunstancias. Por otra parte, serán comunicadas sin demora a la Comisión Europea para su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## 2.3. Continuidad del servicio

Salvo fuerza mayor, el número de vuelos cancelados por razones directamente imputables a la compañía aérea no deberá exceder, por temporada aeronáutica IATA, del 1 % del total de vuelos previstos en el programa de explotación antes de los vuelos suplementarios.

De conformidad con el artículo 4, apartado 1, letra c), del Reglamento (CEE) nº 2408/92 de referencia, toda compañía que tenga previsto prestar uno de estos servicios deberá garantizarlo durante al menos doce meses consecutivos.

Los servicios sólo podrán ser interrumpidos por la compañía el primer día de la temporada aeronáutica IATA y con un preaviso mínimo de seis meses.

Se informa a las compañías comunitarias de que el incumplimiento grave y repetido de las obligaciones de servicio público anteriormente mencionadas podrá implicar, además de las sanciones administrativas o judiciales previstas, su exclusión durante un periodo de al menos cinco años de todo concurso que entre dentro de las competencias de la Colectividad Territorial de Córcega.

**Revisión por Francia de las obligaciones de servicio público en los servicios aéreos regulares entre, por una parte, Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari y, por otra parte, el aeropuerto de París (Orly)**

(2005/C 149/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. Con arreglo a lo dispuesto en 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, y conforme a la decisión de la colectividad territorial de Córcega, de 31 de marzo de 2005, Francia ha decidido revisar, a partir del 30 de octubre de 2005, las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares que operan entre, por una parte, París (Orly) y, por otra parte, Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari, publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 85 de 9 de abril de 2002.

Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento (CEE) n° 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, las autoridades francesas han decidido reservar determinadas franjas horarias en el aeropuerto de Orly para la explotación de los servicios antes mencionados.

2. Las nuevas obligaciones de servicio público, habida cuenta, en particular, de la insularidad de Córcega, son las siguientes:

**2. 1. Frecuencias mínimas, horarios, tipo de aparatos utilizados y capacidad ofrecida**

a) *Entre París (Orly) y Ajaccio*

Las frecuencias serán las siguientes:

- i) de lunes a viernes, salvo los días festivos, tres viajes de ida y vuelta al día, como mínimo; los horarios deberán permitir efectuar un viaje de ida y vuelta en el día con un margen mínimo de diez horas en París y siete horas en Ajaccio;
- ii) tres viajes de ida y vuelta al día, como mínimo, repartidos regularmente durante la jornada, los sábados, domingos y días festivos.

Los servicios deberán explotarse con aparatos de tipo turbo-reactor.

Los servicios deberán explotarse sin escala intermedia entre París (Orly) y Ajaccio.

La capacidad ofrecida deberá reunir las condiciones siguientes:

- i) la capacidad ofrecida en cada sentido deberá ser de 160 asientos como mínimo durante la temporada aeronáutica IATA de verano (que puede reducirse hasta 140 asientos como mínimo durante la temporada aeronáutica IATA de invierno), en los casos siguientes:

- de lunes a viernes, salvo los días festivos, en ambos sentidos, tanto por la mañana como por la tarde a partir de las 18.00 horas,

- el domingo, salvo cuando el lunes sea festivo, a partir de las 18.00 horas en el sentido Córcega-París,

- durante las secuencias en las que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, el último día de la secuencia a partir de las 18.00 horas en el sentido Córcega — París,

- en el caso de un día festivo aislado en la semana entre el martes y el jueves, dicho día festivo, a partir de las 18.00 horas, en el sentido Córcega-París;

ii) deberán ofrecerse y figurar en los horarios publicados (suma de capacidades en los dos sentidos) las capacidades mínimas siguientes:

- a lo largo de todo el año, la capacidad mínima de base será de 850 asientos al día,

- a esta capacidad de base se añadirán:

- durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre: 1 200 asientos al día,

- de finales de marzo a finales de octubre (fuera de las diez semanas antes citadas): 600 asientos al día;

iii) teniendo en cuenta la distribución a lo largo del año de los días punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y festivos (Todos los Santos, Navidad, Pascua, la Ascensión, puentes, así como las salidas y retornos de las vacaciones de verano), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas siguientes (suma de las capacidades en los dos sentidos), que serán objeto de un protocolo de acuerdo explícito y previo con motivo de cada temporada aeronáutica IATA con la Oficina de Transportes de Córcega, y se destinarán principalmente:

- a los primeros y últimos días de las vacaciones escolares,

- en el caso de un día festivo aislado entre el martes y el jueves, a dicho día festivo y a la víspera del mismo,

- en las secuencias en que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, al día anterior a la secuencia y al último día de la secuencia.

Estas capacidades suplementarias mínimas serán las siguientes:

- durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 12 000 asientos que deberán destinarse a los días punta de tráfico del período,
- durante diez semanas de verano (de finales de junio a principios de septiembre): cada semana, 2 800 asientos a los que se añadirán, según los vuelos adaptados al calendario anual, 10 000 asientos para facilitar el desplazamiento de principios de julio, mediados de julio, finales de julio-principios de agosto, mediados de agosto y finales de agosto—vuelta a las clases,
- durante el resto de la temporada aeronáutica IATA de verano, fuera de las diez semanas de verano: 33 000 asientos que deberán destinarse a los días punta de tráfico del período.

Estas capacidades suplementarias deberán ponerse a la venta al menos dos meses antes de la fecha de los vuelos correspondientes.

#### b) Entre París (Orly) y Bastia

Las frecuencias serán las siguientes:

- i) de lunes a viernes, salvo los días festivos, tres viajes de ida y vuelta al día, como mínimo; los horarios deberán permitir efectuar un viaje de ida y vuelta en el mismo día con un margen mínimo de diez horas en París y siete horas en Bastia;
- ii) tres viajes de ida y vuelta al día, como mínimo, repartidos regularmente durante la jornada, los sábados, domingos y días festivos.

Los servicios deberán explotarse con aparatos de tipo turbo-reactor.

Los servicios deberán explotarse sin escala intermedia entre París (Orly) y Bastia.

La capacidad ofrecida deberá reunir las condiciones siguientes:

- i) la capacidad ofrecida en cada sentido deberá ser de 160 asientos como mínimo durante la temporada aeronáutica IATA de verano (que podrá reducirse hasta 140 asientos, como mínimo, durante la temporada aeronáutica IATA de invierno), en los casos siguientes:
  - de lunes a viernes, salvo los días festivos, en ambos sentidos, tanto por la mañana como por la tarde a partir de las 18.00 horas,
  - los domingos, salvo cuando el lunes sea festivo, a partir de las 18.00 horas en el sentido Córcega-París,
  - en las secuencias en que un día festivo precede o sigue a un sábado o domingo, el último día de la secuencia a partir de las 18.00 horas en el sentido Córcega-París,

- en el caso de un día festivo aislado en la semana entre el martes y el jueves, dicho día festivo, a partir de las 18.00 horas, en el sentido Córcega — París;

- ii) deberán ofrecerse y figurar en los horarios publicados (suma de capacidades en los dos sentidos) las capacidades mínimas siguientes:

- a lo largo de todo el año, la capacidad mínima de base será de 850 asientos al día,

- a esta capacidad de base se añadirán:

- durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre: 800 asientos al día,

- de finales de marzo a finales de octubre (fuera de las diez semanas antes citadas): 250 asientos al día;

- iii) teniendo en cuenta la distribución a lo largo del año de los días punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y festivos (Todos los Santos, Navidad, Pascua, la Ascensión, puentes, así como las salidas y retornos de las vacaciones de verano), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas siguientes (suma de las capacidades en los dos sentidos), que serán objeto de un protocolo de acuerdo explícito y previo con motivo de cada temporada aeronáutica IATA con la Oficina de Transportes de Córcega, y se destinarán principalmente:

- a los primeros y últimos días de las vacaciones escolares,

- en el caso de un día festivo aislado entre el martes y el jueves, a dicho día festivo y a la víspera del mismo,

- en las secuencias en que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, al día anterior a la secuencia y al último día de la secuencia.

Estas capacidades suplementarias mínimas serán las siguientes:

- durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 10 000 asientos que deberán destinarse a los días punta de tráfico del período,

- durante diez semanas de verano (de finales de junio a principios de septiembre): cada semana, 2 000 asientos a los que se añadirán, según los vuelos adaptados al calendario anual, 10 000 asientos para facilitar los desplazamientos de principios de julio, mediados de julio, finales de julio — principios de agosto, mediados de agosto y finales de agosto—vuelta a las clases,

- durante el resto de la temporada aeronáutica IATA de verano, fuera de las diez semanas de verano: 33 000 asientos que deben destinarse a los días punta de tráfico del período.

Estas capacidades suplementarias deberán ponerse a la venta al menos dos meses antes de la fecha de los vuelos correspondientes.

c) *Entre París (Orly) y Calvi*

Las frecuencias serán las siguientes:

- i) durante la temporada aeronáutica IATA de invierno, como mínimo cinco viajes de ida y vuelta semanales, tres de los cuales deberán realizarse entre el viernes y el domingo y uno a mitad de semana; deberán permitir transportar como mínimo a 140 pasajeros en cada sentido durante cada uno de los días mencionados;
- ii) durante la temporada aeronáutica IATA de verano, un viaje de ida y vuelta al día como mínimo que permita transportar al menos a 140 pasajeros.

Los servicios deberán explotarse con aparatos de tipo turbo-reactor.

Los servicios deberán explotarse sin escala intermedia entre París (Orly) y Calvi.

La capacidad ofrecida deberá reunir las condiciones siguientes:

- i) deberán ofrecerse y figurar en los horarios publicados (suma de capacidades en los dos sentidos), las capacidades mínimas siguientes:
  - a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 1 400 asientos por semana,
  - de finales de marzo a finales de octubre, la capacidad mínima deberá permitir transportar al menos a 140 pasajeros en la primera parte de la tarde, en los casos siguientes:
    - el viernes en el sentido París-Calvi,
    - el domingo, salvo si el lunes es festivo, en el sentido Calvi-París,
    - en las secuencias en que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, el día anterior a la secuencia en el sentido París-Calvi y el último día de la secuencia en el sentido Calvi-París,
    - la víspera de un día festivo en el sentido París-Calvi, así como dicho día festivo en el sentido Calvi-París cuando dicho día festivo esté aislado en semana entre el martes y el jueves;
  - a esta capacidad de base se añadirán:
    - durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre, por semana: 2 800 asientos,
    - de finales de marzo a finales de octubre (fuera de las diez semanas antes citadas) por semana: 650 asientos;
- ii) teniendo en cuenta la distribución a lo largo del año de los días punta de tráfico en función del calendario de vaca-

ciones escolares y festivos (Todos los Santos, Navidad, Pascua, la Ascensión, puentes, así como las salidas y retornos de las vacaciones de verano), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas siguientes (suma de capacidades en los dos sentidos), que serán objeto de un protocolo de acuerdo explícito y previo con motivo de cada temporada aeronáutica IATA con la Oficina de Transportes de Córcega, y se destinarán principalmente:

- a los primeros y últimos días de las vacaciones escolares,
- en el caso de un día festivo aislado entre el martes y el jueves, a dicho día festivo y a la víspera del mismo,
- en las secuencias en que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, al día anterior a la secuencia y al último día de la secuencia.

Estas capacidades suplementarias mínimas serán las siguientes:

- durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 2 000 asientos que deberán destinarse a los días punta de tráfico del período,
- durante diez semanas de verano (de finales de junio a principios de septiembre): cada semana, 1 900 asientos a los que se añadirán, según los vuelos adaptados al calendario anual, 7 300 asientos para facilitar los desplazamientos de principios de julio, mediados de julio, finales de julio-principios de agosto, mediados de agosto y finales de agosto-vuelta a las clases,
- durante el resto de la temporada aeronáutica IATA de verano fuera de las diez semanas antes citadas: 15 000 asientos que deberán destinarse a los días punta de tráfico del período.

Estas capacidades suplementarias deberán ponerse a la venta al menos dos meses antes de la fecha de los vuelos correspondientes.

d) *Entre París (Orly) y Figari*

Las frecuencias serán las siguientes:

- i) durante la temporada aeronáutica IATA de invierno, como mínimo cinco viajes de ida y vuelta semanales, tres de los cuales de viernes a domingo, que permitan transportar como mínimo a 140 pasajeros en cada sentido durante cada uno de los días en cuestión;
- ii) durante la temporada aeronáutica IATA de verano, siete viajes de ida y vuelta semanales como mínimo que permitan transportar al menos a 140 pasajeros en cada sentido durante cada uno de los días en cuestión.



Los servicios deberán explotarse con aparatos de tipo turbo-reactor.

Los servicios deberán explotarse sin escala intermedia entre París (Orly) y Figari.

La capacidad ofrecida deberá responder a las condiciones siguientes:

i) deberán ofrecerse y figurar en los horarios publicados (suma de capacidades en los dos sentidos) las capacidades mínimas siguientes:

- a lo largo de todo el año, la capacidad de base será de 1 490 asientos por semana,
- a lo largo de todo el año, la capacidad mínima deberá permitir transportar como mínimo a 160 pasajeros a partir de las 18.00 horas en los casos siguientes:
  - el viernes en el sentido París-Figari,
  - el domingo, salvo si el lunes es festivo, en el sentido Figari-París,
  - en las secuencias en que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, el día anterior a la secuencia en el sentido París-Figari y el último día de la secuencia en el sentido Figari-París,
  - la víspera de un día festivo en el sentido París - Figari, así como dicho día festivo en el sentido Figari-París cuando dicho día festivo esté aislado en semana entre el martes y el jueves;

— a esta capacidad de base se añadirán:

- durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre, por semana: 2 800 asientos,
- de finales de marzo a finales de octubre (fuera de las diez semanas antes citadas), por semana: 650 asientos;

ii) teniendo en cuenta la distribución a lo largo del año de los días punta de tráfico en función del calendario de vacaciones escolares y festivos (Todos los Santos, Navidad, Pascua, la Ascensión, puentes, así como las salidas y retornos de las vacaciones de verano), deberán ofrecerse las capacidades suplementarias mínimas siguientes (suma de capacidades en los dos sentidos), que serán objeto de un protocolo de acuerdo explícito y previo con motivo de cada temporada aeronáutica IATA con la Oficina de Transportes de Córcega, y se destinarán principalmente:

- a los primeros y últimos días de las vacaciones escolares,

— en el caso de un día festivo aislado entre el martes y el jueves, a dicho día festivo y a la víspera del mismo,

— en las secuencias en que un día festivo precede o sigue al sábado o al domingo, al día anterior a la secuencia y al último día de la secuencia.

Estas capacidades suplementarias mínimas serán las siguientes:

- durante la temporada aeronáutica IATA de invierno: 2 000 asientos que deben destinarse a los días punta de tráfico del período,
- durante diez semanas de verano (de finales de junio a principios de septiembre): cada semana, 1 900 asientos a los que se añadirán, según los vuelos adaptados al calendario anual, 7 300 asientos para facilitar los desplazamientos de principios de julio, mediados de julio, finales de julio-principios de agosto, mediados de agosto y finales de agosto-vuelta a las clases,
- durante el resto de la temporada aeronáutica IATA de verano, fuera de las diez semanas de verano: 15 000 asientos que deberán destinarse a los días punta de tráfico del período.

Estas capacidades suplementarias deberán ponerse a la venta al menos dos meses antes de la fecha de los vuelos correspondientes.

## 2. 2. Tarifas

Las tarifas siguientes no incluyen los gastos de distribución, impuestos y cánones «per cápita» percibidos por el Estado, las entidades locales y las autoridades aeroportuarias identificadas como tales en el documento de transporte. Incluirán el impuesto sobre el valor añadido (IVA) en la parte continental del recorrido:

- La tarifa normal, en las conexiones entre París (Orly) y Córcega, será de 135 euros por trayecto como máximo. Podrá ascender a 167 euros durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre.
- Los pasajeros que tengan su residencia principal en Córcega y efectúen el viaje de ida y vuelta con billetes comprados en Córcega cuya validez esté limitada a un período de estancia fuera de la isla inferior a 40 días, salvo para los estudiantes residentes menores de 27 años, deberán beneficiarse todo el año, en todos los vuelos, sin restricción de capacidad, en las conexiones París (Orly) — Córcega, de una tarifa igual a 136 euros por un viaje de ida y vuelta.

- Las categorías de pasajeros siguientes deberán beneficiarse en todos los vuelos de las conexiones París (Orly) — Córcega de una tarifa igual por trayecto a 75 euros, que podrá elevarse a 86 euros durante diez semanas de finales de junio a principios de septiembre:
- i) los jóvenes menores de 25 años;
  - ii) las personas mayores de 60 años;
  - iii) los estudiantes menores de 27 años;
  - iv) las familias (al menos dos personas de la misma familia que viajan juntas);
  - v) los minusválidos.

Para las categorías antes citadas, las compañías deberán autorizar su acceso sin ninguna restricción hasta la última plaza disponible dentro del límite mínimo del 50 % de la capacidad diaria y por sentido en cada conexión.

Para estas mismas categorías de pasajeros, y para los residentes, la compañía podrá imponer la emisión y el pago del billete en un plazo proporcional a la antigüedad de la reserva, en función de una tabla por definir.

En caso de alza anormal, imprevisible y ajena a la voluntad de las compañías de los elementos de los costes que afectan a la explotación de las rutas aéreas, estas tarifas máximas podrán aumentar proporcionalmente al alza registrada. Las tarifas máximas así modificadas se notificarán a las compañías que prestan los servicios y serán aplicables en un plazo adaptado a

las circunstancias. También se transmitirán sin demora a la Comisión Europea para su publicación en *el Diario Oficial de la Unión Europea*.

### 2. 3. Continuidad del servicio

Salvo en caso de fuerza mayor, el número de vuelos anulados por motivos directamente imputables al transportista no podrá exceder, por temporada aeronáutica IATA, del 1 % de los vuelos previstos en el plan de explotación.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra c), del Reglamento (CEE) n° 2408/92 anteriormente citado, las compañías que se propongan explotar cualquiera de estas rutas deberán garantizar la explotación durante al menos 12 meses consecutivos.

La compañía sólo podrá interrumpir los servicios el primer día de una temporada aeronáutica IATA y con un preaviso mínimo de seis meses.

Se informa a las compañías comunitarias de que el incumplimiento grave y repetido de las obligaciones de servicio público anteriormente mencionadas puede implicar, además de las sanciones administrativas o judiciales previstas, su exclusión durante un período de al menos cinco años de todo concurso que entre dentro de las competencias de la Colectividad Territorial de Córcega.

**Supresión por Francia de las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares Córcega-Lyon y Córcega-Montpellier**

(2005/C 149/07)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

En virtud de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra a), del Reglamento (CEE) nº 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, y de conformidad con la decisión de las autoridades territoriales de Córcega de 31 de marzo de 2005, Francia ha decidido suprimir a partir de 30 de octubre de 2005 las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares:

- entre Lyon, por una parte, y Ajaccio, Bastia, Calvi y Figari, por otra, publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 297 de 19 de octubre de 2000;
  - entre, por una parte, Montpellier y Ajaccio y, por otra, Montpellier y Bastia, publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 9 de 15 de enero de 2003.
-

**Notificación previa de una operación de concentración****(Caso nº COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen)**

(2005/C 149/08)

**(Texto pertinente a los fines del EEE)**

1. Con fecha 13 de junio de 2005 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 [y siguiendo un proceso de reenvío conforme al artículo 4(5)] del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo <sup>(1)</sup> la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que la empresa PAI partners S.A.S. («PAI», Francia) adquiere el control, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del citado Reglamento, de la totalidad de las actividades relacionadas con ingredientes alimentarios, el conjunto de las cuales recibe el nombre de («Chr. Hansen») pertenecientes a Chr. Hansen Holding A/S («Chr. Hansen A/S», Dinamarca) a través de adquisición de acciones y activos.

2. **Ámbito de actividad de las empresas afectadas:**

— PAI: fondo de participaciones privado,

— Chr. Hansen: producción y venta de ingredientes alimentarios (en particular enzimas lácteas, cultivos lácteos, colorantes naturales, sabores).

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la transacción notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto.

4. La Comisión insta a terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días naturales a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Las observaciones pueden ser enviadas a la Comisión por fax [(32-2) 296 43 01 o 296 72 44] o por correo, referencia nº COMP/M.3845 — PAI/Chr. Hansen, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de operaciones de concentración  
J-70  
B-1049 Bruselas

---

(1) DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

**No oposición a una concentración notificada**  
**(Asunto nº COMP/M.3812 — Goldman Sachs/Euramax)**

(2005/C 149/09)

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

El 6 de junio de 2005, la Comisión decidió no oponerse a la concentración notificada citada en el encabezamiento y declararla compatible con el mercado común. Esta Decisión se basa en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo. El texto íntegro de la Decisión solamente está disponible en inglés y se hará público una vez suprimidos los secretos comerciales que pueda contener. Estará disponible:

- en el sitio web de la DG Competencia del servidor Europa (<http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases/>). Este sitio web proporciona diversos métodos de búsqueda de las decisiones sobre concentraciones, en particular por nombre de la empresa, número de asunto, fecha de la decisión e índices sectoriales.
  - en formato electrónico en el sitio web EUR-Lex por número de documento 32005M3812. CELEX es el sistema de acceso informático a la legislación comunitaria. (<http://europa.eu.int/eur-lex/lex>)
-

## III

(Informaciones)

## COMISIÓN

LIFE 2005-2006

## Convocatoria de proyectos

(2005/C 149/10)

La Comisión invita a toda «persona jurídica» establecida en el territorio de la Unión Europea en los países candidatos asociados a LIFE a presentar propuestas para la convocatoria LIFE 2005-2006. Los países candidatos asociados a LIFE podrán tomar parte en este proceso de acuerdo con las estipulaciones de las decisiones de los Consejos de Asociación en lo que respecta a su participación en LIFE. Actualmente participa Rumania.

**Solicitudes**

Las propuestas deben ser completadas en formularios específicos. El Dossier de candidatura, que incluye explicaciones detalladas con respecto a la elegibilidad y los procedimientos, así como los formularios de presentación, puede obtenerse de las autoridades nacionales o en la página Web de la Comisión que se encuentra en la siguiente dirección:

<http://www.europa.eu.int/comm/environment/life/home.htm>.

**Plazo y lugar de la presentación de propuestas**

Las guías sectoriales LIFE contienen instrucciones detalladas para la preparación de solicitudes.

**Esta publicación cubre las siguientes convocatorias**1. Proyectos LIFE-Naturaleza*Objetivo:*

Proyectos que persigan la conservación de hábitats naturales así como de especies de fauna y flora silvestres de interés comunitario y (sólo para países candidatos) de interés internacional.

*Plazos:*

- Todos los proyectos dirigidos al objetivo arriba citado que cubre como mínimo el 80 % del presupuesto de LIFE-Naturaleza deberán entregarse a las autoridades nacionales competentes, a más tardar el 30 de septiembre de 2005.

- Las autoridades nacionales entregarán a su vez los proyectos (dos ejemplares en papel) a la Comisión a más tardar el 31 de octubre de 2005.
- Los Estados Miembros, así como los países candidatos asociados a LIFE, pueden variar la fecha límite de entrega fijada en el país y el número total de copias requeridas. Ellos serán los responsables de informar al público al respecto.

Una convocatoria suplementaria con una dotación del 20 % del presupuesto 2006 de LIFE Naturaleza, será publicada durante el otoño de 2005 afín de contribuir como mínimo a la preparación de planes nacionales cubriendo el periodo 2007-2013. Estos planes deben de tener como objetivo la conservación en condiciones favorables de los hábitat y/o especies designados en las Directivas Comunitarias «pájaros» y «hábitat».

2. (a) Proyectos de demostración LIFE-Medio Ambiente*Objetivo:*

proyectos de demostración que contribuyan al desarrollo de técnicas y métodos innovadores e integrados y a la continuación del desarrollo de la política medioambiental comunitaria, y que:

- integren las consideraciones relativas al medio ambiente y al desarrollo sostenible en la ordenación y el aprovechamiento del territorio, incluidas las zonas urbanas y costera,
- fomenten la gestión sostenible de las aguas subterráneas y superficiales,
- reduzcan al máximo el impacto medioambiental de las actividades económicas, en especial mediante el desarrollo de tecnologías no contaminantes y una atención particular a la prevención, incluida la reducción de emisiones de gases con efecto invernadero,

- eviten, reutilicen, recuperen y reciclen todos los tipos de residuos y favorezcan una gestión racional de los flujos de residuos,
- reduzcan el impacto medioambiental de los productos mediante una concepción integradora de las fases de producción, distribución, consumo y manipulación al final de la existencia, incluido el desarrollo de productos que respeten el medio ambiente.

*Plazos:*

- Todos los proyectos deberán entregarse a las autoridades nacionales competentes, a más tardar el 30 de Septiembre de 2005.
- Las autoridades nacionales entregarán a su vez los proyectos (dos ejemplares en papel) a la Comisión a más tardar el 30 de noviembre de 2005.
- Los Estados Miembros, así como los países candidatos asociados a LIFE, pueden variar la fecha límite de entrega fijada en el país y el número total de copias requeridas. Ellos serán los responsables de informar al público al respecto.

2. (b) Proyectos Preparatorios LIFE-MEDIO AMBIENTE

*Objetivo:*

proyectos que son preparatorios al desarrollo de nuevas acciones ambientales comunitarias e instrumentos, y/o a la puesta al día de la legislación y las políticas ambientales.

*Plazos:*

La propuesta completa (dos ejemplares en papel) deberá enviarse directamente a la Comisión por correo certificado o entregarse a través de un servicio de mensajería privado o en mano antes del 30 de Noviembre de 2005 en las direcciones indicadas en el expediente de solicitud. No se aceptarán ni faxes, ni envíos electrónicos, ni solicitudes incompletas o enviadas en varias partes. No se admitirán las propuestas enviadas antes del plazo fijado pero recibidas por la Comisión después del **30.11.05**.

3. Proyectos LIFE-Terceros países

*Objetivo:*

proyectos de asistencia técnica que contribuyan a la creación de las capacidades y de las estructuras administrativas necesarias en el ámbito del medio ambiente, y al desarrollo de políticas y de programas de acción en materia de medio ambiente en los terceros países ribereños del Mediterráneo o del Báltico.

*Plazos:*

- Todos los proyectos deberán entregarse a las autoridades nacionales competentes, a más tardar el 31 de octubre de 2005.
- Las autoridades nacionales entregarán a su vez los proyectos (dos ejemplares en papel) a la Comisión a más tardar el 30 de noviembre del 2005.
- Las autoridades nacionales pueden variar la fecha límite de entrega fijada en el país y el número total de copias requeridas. Ellos serán los responsables de informar al público al respecto.

**NO-Oslo: Explotación de servicios aéreos regulares****Anulación**

**(«Suplemento al Diario Oficial de la Unión Europea» nº S 115 de 16.6.2005, procedimiento abierto, 113429-2005)**

(2005/C 149/11)

Ministry of Transport and Communications, PO Box 8010 Dep, 0030 Oslo, Noruega. Tel. (47) 22 24 83 53. Fax (47) 22 24 56 09.

Este anuncio queda anulado.

---



**F-París: Prestación de servicios aéreos regulares****Concurso convocado por Francia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d) del Reglamento (CEE) nº 2408/92 del Consejo, para la prestación de servicios aéreos regulares desde Estrasburgo**

(2005/C 149/12)

1. **Introducción:** En virtud de lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d) del Reglamento (CEE) nº 2408/92, de 23.7.1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, Francia impuso obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares entre Estrasburgo, por una parte, y Amsterdam, Milán y Munich, por otra, publicadas respectivamente en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 85 de 9.4.2002 y C 257 de 25.10.2003.

Las licitaciones se convocan de forma independiente en cada una de las rutas siguientes:

- - Estrasburgo - Amsterdam
- - Estrasburgo - Milán (Malpensa/Linate/Bérgamo),
- - Estrasburgo - Munich.

Con arreglo al procedimiento del artículo 4, apartado 1, letra d) del Reglamento mencionado, Francia ha decidido que, si a 17.9.2005 ninguna compañía aérea ha iniciado o está por iniciar los citados servicios aéreos regulares de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y sin solicitar compensación económica alguna, limitará el acceso a esa ruta a una única compañía y concederá mediante concurso el derecho de prestar dichos servicios aéreos a partir del 17.10.2005 y hasta la víspera del comienzo de la temporada aeronáutica IATA del verano del 2007, es decir, hasta el 24.3.2007.

Los concursantes podrán presentar ofertas para varias de las rutas mencionadas, especialmente si con ello se reduce la compensación global solicitada. No obstante, los concursantes deberán expresar claramente el importe de la compensación solicitada para cada ruta, importe corregido en función de las distintas hipótesis de selección de sus ofertas, en caso de que sólo se seleccionen algunas de las rutas para las que han presentado una oferta.

2. **Objeto de los concursos:** Ofrecer, a partir del 17.10.2005, servicios aéreos regulares en cada una de las rutas mencionadas en el punto 1, de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas para dichas rutas y publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 85 de 9.4.2002 y en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 257 de 25.10.2003.
3. **Participación en los concursos:** Podrán participar todas las compañías aéreas comunitarias titulares de una licencia

de explotación válida expedida en virtud del Reglamento (CEE) nº 2407/92 del Consejo, de 23.7.1992, sobre la concesión de las licencias a las compañías aéreas.

4. **Procedimiento de concurso:** Los concursos están sujetos a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letras d), e), f), g) h) e i) del Reglamento (CEE) nº 2408/92.

5. **Pliego de condiciones:** El pliego de condiciones completo, que consta del reglamento específico del concurso, el acuerdo de delegación de servicio público y su anexo técnico (informe sobre la situación demográfica y socioeconómica de la zona de influencia del aeropuerto de Estrasburgo, información sobre el aeropuerto de Estrasburgo, estudio de mercado, información sobre el Parlamento Europeo y texto de las obligaciones de servicio público publicadas en el *Diario Oficial de la Unión Europea*), puede obtenerse gratuitamente en la siguiente dirección:

Ministère des affaires étrangères, direction des affaires budgétaires et financières, sous-direction du budget et des interventions financières, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: (33) 1 43 17 77 99. Fax: (33) 1 43 17 77 69. E-mail: marie-francoise.lucia-ni@diplomatie.gouv.fr.

6. **Garantía bancaria:** Deberá constituirse una garantía bancaria de un millón de euros en una entidad bancaria establecida en la Unión Europea y dotada de una calificación a largo plazo «Standard and Poors A+» o equivalente. Las garantías de los candidatos no seleccionados serán liberadas en cuanto la comisión de apertura de ofertas tome su decisión. La garantía servirá para garantizar una correcta ejecución del contrato a lo largo de su periodo de vigencia, y sólo será liberada tras la aprobación definitiva de las cuentas.

7. **Compensación económica:** Las ofertas presentadas por los concursantes harán mención expresa del importe de la compensación solicitada para cada ruta por la duración prevista en el contrato (desglosando un primer periodo del 17.10.2005 al 25 de marzo de 2006 y un segundo periodo del 26.3.2006 al 24.3.2007). La cantidad exacta de la compensación concedida se determinará a posteriori por cada periodo en función de los gastos e ingresos reales generados por el servicio, previa presentación de los documentos justificativos y dentro del límite fijado en la oferta.

8. **Tarifas:** Las ofertas presentadas por los concursantes precisarán las tarifas previstas y las condiciones de su evolución.
9. **Duración, modificación y resolución del contrato:** El contrato comenzará el 17.10.2005. Expirará la víspera del inicio de la temporada aeronáutica IATA del verano del 2007, es decir, el 24.3.2007. La ejecución del contrato será analizada en concertación con la compañía al final de cada uno de los dos periodos determinados en el punto 7. En caso de modificación imprevisible de las condiciones de prestación del servicio, podrá revisarse el importe de la compensación.
- De acuerdo con las obligaciones de servicio público publicadas en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* C 85 de 9.4.2002 y en el *Diario Oficial de la Unión Europea* C 257 de 25.10.2003, la compañía seleccionada sólo podrá interrumpir los servicios si media un preaviso de al menos seis meses.
10. **Sanciones:** El incumplimiento del plazo de preaviso mencionado en el punto 9 por parte de la compañía se penalizará con una sanción. Para calcularla se aplicará:
- durante el primer periodo, desde el comienzo del contrato hasta el 25 de marzo de 2006, un coeficiente multiplicador de tres al déficit mensual registrado en los primeros meses de la prestación del servicio, multiplicado por el número de meses de carencia;
  - durante el año siguiente, un coeficiente multiplicador de tres al déficit mensual registrado el año anterior multiplicado por el número de meses de carencia.
- En caso de que la compañía no pueda prestar el servicio por causa de fuerza mayor, se reducirá el importe de la compensación económica en proporción con los vuelos no efectuados.
- En caso de que la compañía no preste servicio en la ruta asignada por motivos que no constituyan una causa de fuerza mayor o cuando no respete las obligaciones de servicio público, la Cámara de Comercio y de Industria de Estrasburgo o el Ministerio de Asuntos Exteriores podrán:
- reducir el importe de la compensación económica en proporción con los vuelos no efectuados;
  - pedir explicaciones a la compañía. Si dichas explicaciones no son satisfactorias, rescindir el contrato.
- Estas sanciones podrán aplicarse sin perjuicio del cumplimiento de las disposiciones del artículo R.330-20 del Código de Aviación Civil.
11. **Presentación de las ofertas:** Las ofertas deberán recibirse antes de las 17.00 horas (hora local) en la dirección siguiente:
- Ministère des affaires étrangères, direction des affaires budgétaires et financières, sous-direction du budget et des interventions financières, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16,
- como máximo cinco semanas después de la fecha de publicación del presente anuncio de licitación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*, bien por correo certificado con acuse de recibo, de lo que dará fe la fecha de este último, o bien mediante entrega in situ a cambio de un recibo.
12. **Validez del concurso:** Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, letra d), primera frase, del Reglamento (CEE) n° 2408/92, la validez del presente concurso queda supeditada a la condición de que ninguna compañía aérea comunitaria presente, antes del 17.9.2005, un programa de prestación de servicios en la ruta de referencia a partir del 17.10.2005, de conformidad con las obligaciones de servicio público impuestas y sin solicitar compensación económica alguna.