

Journal officiel

de l'Union européenne

C 273

Édition
de langue française

Communications et informations

51^e année

28 octobre 2008

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
II <i>Communications</i>		
COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE		
Commission		
2008/C 273/01	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection ⁽¹⁾	1
2008/C 273/02	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/03	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN AMRO Assets) ⁽¹⁾	5
2008/C 273/04	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.5322 — Marfrig/OSI Group Companies) ⁽¹⁾	6
IV <i>Informations</i>		
INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE		
Commission		
2008/C 273/05	Taux de change de l'euro	7
2008/C 273/06	Nouvelles faces nationales des pièces en euros destinées à la circulation	8

FR

INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

2008/C 273/07	Révision par la France des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Paris (Orly), d'autre part ⁽¹⁾	10
2008/C 273/08	Révision par la France des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Marseille et Nice, d'autre part ⁽¹⁾	16
2008/C 273/09	Communication de la Commission dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 95/16/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ascenseurs ⁽¹⁾	23

V Avis

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

Commission

2008/C 273/10	Appels de propositions au titre du programme de travail 2009 du septième programme cadre de la CE pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration	26
---------------	---	----

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

Commission

2008/C 273/11	Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	27
2008/C 273/12	Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV) ⁽¹⁾	28
2008/C 273/13	Notification préalable d'une concentration (Affaire COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	29

Avis au lecteur (voir page 3 de la couverture)



⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

II

(Communications)

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE
L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

**Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE
Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/01)

Date d'adoption de la décision	20.6.2008
Aide n°	N 494/07
État membre	Espagne
Région	Andalucia
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Ayudas de investigación y desarrollo tecnologico e innovacion que se conceden por la Administración de la Junta de Andalucia
Base juridique	Proyecto de Decreto XXX/2007 por el que se establece el marco regulador de las ayudas de investigación y desarrollo tecnológico e innovación que se concedan por la Junta de Andalucia
Type de la mesure	Régime
Objectif	Recherche et le développement
Forme de l'aide	Subvention directe Bonification d'intérêts Garantie
Budget	Montant global de l'aide prévue: 3 529,6 Mio EUR
Intensité	—
Durée	2007-31.12.2013
Secteurs économiques	Tous les secteurs
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Junta de Andalucia
Autres informations	Cette décision remplace et annule celle du 26 mai 2008

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	10.10.2008
Aide n°	NN 51/08
État membre	Danemark
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Régime de garantie en faveur des banques au Danemark
Base juridique	Loi en faveur de la stabilité financière
Type de la mesure	Régime
Objectif	Sauvetage d'entreprises en difficulté
Forme de l'aide	Garantie
Budget	—
Intensité	—
Durée	10.10.2008-10.10.2010
Secteurs économiques	Intermédiation financière
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Royaume de Danemark
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	17.9.2008
Aide n°	N 100/08
État membre	Allemagne
Région	Land Hamburg
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Base juridique	Richtlinien für die Gewährung von Beihilfen als Projektförderung durch die Innovationsstiftung Hamburg
Type de la mesure	Régime
Objectif	Recherche et le développement, Innovation
Forme de l'aide	Subvention directe Subvention remboursable
Budget	Dépenses annuelles prévues: 10 Mio EUR Montant global de l'aide prévue: 60 Mio EUR
Intensité	—
Durée	2008-2014

Secteurs économiques	—
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Innovationsstiftung Hamburg Habichtsraße 41 D-22305 Hamburg
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	16.7.2008
Aide n°	N 202/08
État membre	Hongrie
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Filmszakmai támogatási program
Base juridique	— A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2006. évi XLV törvény — A mozgóképről szóló 2004. évi II. törvény módosításáról szóló 2008. évi XXXVIII. törvény — A társasági adóról és osztalékadóról szóló 1996. évi LXXXI törvény — A mozgóképszakmai hatóság szervezetének, működésének és eljárásának részletes szabályairól 12/2008. (III. 29.) OKM-PM együttes rendelet — A nem filmgyártási célú mozgóképszakmai tevékenységek állami támogatásának szabályairól szóló .../2008. (...) OKM rendelet tervezete
Type de la mesure	Régime
Objectif	Promotion de la culture Développement sectoriel
Forme de l'aide	Subvention directe Déduction fiscale Réduction du taux d'imposition
Budget	Montant global de l'aide prévue: 54 284 Mio HUF
Intensité	50 %
Durée	Jusqu'au 31.12.2013
Secteurs économiques	Services récréatifs, culturels et sportifs
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Oktatási és Kulturális Minisztérium Szalay u. 10-14 H-1055 Budapest
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Date d'adoption de la décision	17.9.2008
Aide n°	N 283/08
État membre	Allemagne
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	BMBF-Rahmenprogramm „Forschung für die Nachhaltigkeit II“
Base juridique	Bundeshaushaltsordnung (BHO, 23, 44), Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG, 25 ff, 48-49a)
Type de la mesure	Régime
Objectif	Recherche et le développement
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	Dépenses annuelles prévues: — 334,1 Mio EUR (2009) — 455,5 Mio EUR (2010) — 438,5 Mio EUR (2011) — 414 Mio EUR (2012) — 419,7 Mio EUR (2013) — 429,7 Mio EUR (2014) Montant global de l'aide prévue: 2 492 Mio EUR
Intensité	—
Durée	1.9.2008-31.12.2014
Secteurs économiques	Tous les secteurs
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) Heinemannstr. 2 D-53175 Bonn
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire COMP/M.5178 — OEP/Pfleiderer)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 273/02)

Le 17 octobre 2008, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il puisse contenir. Il sera disponible:

- dans la section «concurrence» du site Internet Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Ce site Internet propose plusieurs outils pour aider à localiser des décisions de concentrations individuelles, tel qu'un index par société, par numéro de cas, par date et par secteur d'activité,
- en support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le numéro de document 32008M5178. EUR-Lex est l'accès en ligne au droit communautaire (<http://eur-lex.europa.eu>).

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire COMP/M.5296 — Deutsche Bank/ABN AMRO Assets)****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 273/03)

Le 1^{er} octobre 2008, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il puisse contenir. Il sera disponible:

- dans la section «concurrence» du site Internet Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Ce site Internet propose plusieurs outils pour aider à localiser des décisions de concentrations individuelles, tel qu'un index par société, par numéro de cas, par date et par secteur d'activité,
- en support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le numéro de document 32008M5296. EUR-Lex est l'accès en ligne au droit communautaire (<http://eur-lex.europa.eu>).

Non-opposition à une concentration notifiée
(Affaire COMP/M.5322 — Marfrig/OSI Group Companies)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/04)

Le 13 octobre 2008, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il puisse contenir. Il sera disponible:

- dans la section «concurrence» du site Internet Europa (<http://ec.europa.eu/comm/competition/mergers/cases/>). Ce site Internet propose plusieurs outils pour aider à localiser des décisions de concentrations individuelles, tel qu'un index par société, par numéro de cas, par date et par secteur d'activité,
 - en support électronique sur le site Internet EUR-Lex sous le numéro de document 32008M5322. EUR-Lex est l'accès en ligne au droit communautaire (<http://eur-lex.europa.eu>).
-

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET
ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

27 octobre 2008

(2008/C 273/05)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,246	TRY	lire turque	2,0949
JPY	yen japonais	115,75	AUD	dollar australien	2,0396
DKK	couronne danoise	7,4525	CAD	dollar canadien	1,5969
GBP	livre sterling	0,8063	HKD	dollar de Hong Kong	9,6574
SEK	couronne suédoise	10,096	NZD	dollar néo-zélandais	2,3002
CHF	franc suisse	1,4438	SGD	dollar de Singapour	1,8834
ISK	couronne islandaise	305	KRW	won sud-coréen	1 791,25
NOK	couronne norvégienne	8,815	ZAR	rand sud-africain	13,8642
BGN	lev bulgare	1,9558	CNY	yuan ren-min-bi chinois	8,538
CZK	couronne tchèque	24,668	HRK	kuna croate	7,2069
EEK	couronne estonienne	15,6466	IDR	rupiah indonésien	13 643,7
HUF	forint hongrois	271,03	MYR	ringgit malais	4,4619
LTL	litas lituanien	3,4528	PHP	peso philippin	61,55
LVL	lats letton	0,7093	RUB	rouble russe	34,0985
PLN	zloty polonais	3,839	THB	baht thaïlandais	43,33
RON	leu roumain	3,697	BRL	real brésilien	2,8469
SKK	couronne slovaque	30,53	MXN	peso mexicain	16,4285

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

Nouvelles faces nationales des pièces en euros destinées à la circulation

(2008/C 273/06)

Le 8 juillet 2008, le Conseil de l'Union européenne a décidé que la République slovaque remplissait les conditions nécessaires pour pouvoir adopter l'euro le 1^{er} janvier 2009 ⁽¹⁾.

À partir du 1^{er} janvier 2009, la République slovaque émettra donc des pièces en euros, sous réserve de l'approbation, par la BCE, du volume de l'émission (article 106, paragraphe 2, du traité instituant la Communauté européenne).

Les pièces en euros destinées à la circulation ont cours légal dans l'ensemble de la zone euro. Afin d'informer le public et toutes les parties concernées qui doivent manipuler les pièces, la Commission publie les caractéristiques des dessins de chaque nouvelle pièce ⁽²⁾.

Les pièces de 10, 20 et 50 centimes ainsi que les pièces de 1 et 2 euros seront émises par la République slovaque avec les nouvelles faces communes des pièces en euros ⁽³⁾. Les plus petites dénominations (1, 2 et 5 centimes) seront émises avec la face commune d'origine, puisque la face commune de ces pièces n'a pas été modifiée.



1 EURO CENT



2 EURO CENT



5 EURO CENT



10 EURO CENT



20 EURO CENT



50 EURO CENT



1 EURO



2 EURO

Pays d'émission: République slovaque

Début de l'émission: Janvier 2009

Description des dessins:

1 EURO CENT — 2 EURO CENT — 5 EURO CENT

Au centre de la pièce est représenté le mont Kriváň, situé dans les Tatras. Le nom du pays, «SLOVENSKO», et le millésime sont gravés sous la montagne. Sous le millésime figure l'emblème national de la Slovaquie, flanqué à sa gauche de la marque d'atelier et à sa droite de l'initiale «Z» du graveur Drahomír Zobek. Le dessin est entouré des douze étoiles du drapeau européen.

⁽¹⁾ Décision du Conseil du 8 juillet 2008 conformément à l'article 122, paragraphe 2, du traité pour l'adoption de la monnaie unique par la Slovaquie, le 1^{er} janvier 2009 (JO L 195 du 24.7.2008, p. 24).

⁽²⁾ Voir JO C 373 du 28.12.2001, p. 1, JO C 254 du 20.10.2006, p. 6 et JO C 248 du 23.10.2007, p. 8 pour une référence aux autres pièces en euros.

⁽³⁾ Voir JO C 225 du 19.9.2006, p. 7.

10 EURO CENT — 20 EURO CENT — 50 EURO CENT

Au centre de la pièce est représenté le château de Bratislava. L'emblème national de la Slovaquie apparaît à gauche au premier plan. Le millésime figure sous le château. Le nom du pays, «SLOVENSKO», est gravé en arc de cercle dans la partie inférieure du dessin. À gauche de l'emblème se trouve la marque d'atelier; à droite, les initiales JČ et PK des artistes Ján Černaj et Pavel Károly. Le dessin est entouré des douze étoiles du drapeau européen.

1 EURO — 2 EURO

Dans le disque interne de la pièce sont représentés une double croix sur trois collines (comme sur l'emblème national de la Slovaquie) et, en arrière-plan, des rochers stylisés. Le millésime et le nom du pays, «SLOVENSKO», sont gravés respectivement sur les bords gauche et droit du disque interne. La marque d'atelier et les initiales IŘ de l'artiste Ivan Řehák figurent de chaque côté de la partie inférieure de la double croix.

L'anneau externe de la pièce comporte les douze étoiles du drapeau européen.

Gravure sur tranche de la pièce de 2 euros: SLOVENSKÁ REPUBLIKA, suivie de trois symboles (étoile — feuille de tilleul — étoile).

INFORMATIONS PROVENANT DES ÉTATS MEMBRES

Révision par la France des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Paris (Orly), d'autre part

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/07)

1. La France, au titre de l'article 4, paragraphe 1, point a) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires⁽¹⁾, conformément aux décisions de la Collectivité territoriale de Corse du 19 juin 2008 et du 9 octobre 2008, a décidé de réviser, à compter du 29 mars 2009, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Paris (Orly), d'autre part, publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* C 149 du 21 juin 2005.

Conformément à l'article 9 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté⁽²⁾, les autorités françaises ont décidé de réserver des créneaux horaires à l'aéroport d'Orly pour l'exploitation des services susmentionnés.

2. LES NOUVELLES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC, COMPTE TENU, NOTAMMENT, DE L'INSULARITÉ DE LA CORSE, SONT LES SUIVANTES:

2.1. En termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes:

a) Entre Paris (Orly) et Ajaccio:

— Les fréquences sont les suivantes:

- i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois allers et retours par jour au minimum, les horaires devant permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Ajaccio;
- ii) au minimum, trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.

— Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

— Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris (Orly) et Ajaccio.

— Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:

- i) sur l'ensemble de l'année, la capacité minimale de base est de 950 sièges par jour, dont 170 au moins, dans chaque sens, le soir à compter de 18 heures.

À cette capacité de base s'ajouteront:

— pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum 1 200 sièges par jour,

— de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, 500 sièges par jour;

- ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens) et être affectées principalement:

— aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires,

— pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié,

— lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes:

— pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 12 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,

— pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, par semaine, 2 800 sièges auxquels s'ajouteront, selon des vols adaptés au calendrier de chaque année, 11 500 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011,

⁽¹⁾ JOL 240 du 24.8.1992, p. 8.

⁽²⁾ JOL 14 du 22.1.1993, p. 1.

- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 36 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au-delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

b) *Entre Paris (Orly) et Bastia:*

- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois allers et retours par jour au minimum, les horaires devant permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Bastia;
 - ii) au minimum, trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.
- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris (Orly) et Bastia.
- Les capacités offertes qui doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:
 - i) sur l'ensemble de l'année, la capacité minimale de base est de 950 sièges par jour, dont 170 au moins dans chaque sens, le soir à compter de 18 heures.

À cette capacité de base s'ajouteront:

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum 800 sièges par jour,
- de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, 250 sièges par jour;
- ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes

(somme des capacités dans les deux sens) et être affectés principalement:

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires,
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes:

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, par semaine, 2 000 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 11 500 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011,
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 36 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

c) *Entre Paris (Orly) et Calvi:*

- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, au minimum cinq allers et retours hebdomadaires dont trois du vendredi au dimanche et un en milieu de semaine permettant d'acheminer dans chaque sens au minimum 140 personnes au cours de chacun des jours concernés;

ii) au cours de la saison aéronautique IATA d'été, un aller et retour par jour minimum permettant d'acheminer au moins 140 passagers dans chaque sens.

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris (Orly) et Calvi.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:

i) sur l'ensemble de l'année la capacité de base minimale est de 1 500 sièges par semaine.

De fin mars à fin octobre la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers dans l'après-midi dans les cas suivants:

- le vendredi dans le sens Paris-Calvi,
- le dimanche, sauf quand le lundi est férié dans le sens Calvi-Paris,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédant la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris,
- la veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris lorsque ce jour férié est isolé en semaine du mardi au jeudi.

À cette capacité de base s'ajouteront:

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum par semaine, 2 800 sièges,
- de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, par semaine, 650 sièges;

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens):

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires,
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes:

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 2 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, par semaine, 1 900 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 8 500 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011,
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été 2009, en dehors des dix semaines précitées: 16 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

d) *Entre Paris (Orly) et Figari:*

- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, au minimum cinq allers et retours hebdomadaires dont trois du vendredi au dimanche et en milieu de semaine permettant d'acheminer dans chaque sens au minimum 140 passagers dans chaque sens au cours de chacun des jours concernés,
 - ii) au cours de la saison aéronautique IATA d'été, un aller et retour par jour minimum permettant d'acheminer au moins 140 passagers dans chaque sens.
- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris (Orly) et Figari.

— Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:

i) sur l'ensemble de l'année, la capacité de base minimale est de 1 500 sièges par semaine.

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers à compter de 18 heures dans les cas suivants:

- le vendredi dans le sens Paris-Figari,
- le dimanche, sauf quand le lundi est férié dans le sens Figari-Paris,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédant la séquence dans le sens Paris-Figari et le dernier jour de la séquence dans le sens Figari-Paris,
- la veille d'un jour férié dans le sens Paris-Figari ainsi que ce jour férié dans le sens Figari-Paris lorsque ce jour férié est isolé en semaine du mardi au jeudi.

À cette capacité de base s'ajouteront:

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum par semaine, 2 800 sièges,
- de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, par semaine, 650 sièges;

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens):

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires,
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes:

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 2 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre: par semaine, 1 900 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 9 000 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011,

— pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 16 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

— Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

2.2. En termes de tarifs

Les tarifs suivants s'entendent hors frais de distribution, hors taxes et redevances «per capita» perçues par l'État, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires identifiées comme telles sur le titre de transport et incluent la taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur la partie continentale du parcours:

- Le tarif normal, sur les liaisons entre Paris (Orly) et la Corse, doit être par trajet au maximum de 186 EUR, porté à 216 EUR pendant dix semaines de fin juin à début septembre.
- Les passagers qui, ayant leur résidence principale en Corse effectuent leur aller et retour au moyen de billets achetés en Corse dont la validité est limitée à une durée de séjour hors de l'île inférieure à 40 jours, sauf pour les étudiants résidents âgés de moins de 27 ans, les jeunes résidents scolarisés sur le continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse, doivent bénéficier toute l'année, sur tous les vols, sans restriction de capacité, sur les liaisons Paris (Orly)-Corse, d'un tarif égal au maximum à 156 EUR pour un aller et retour.
- Les catégories de passagers suivantes doivent pouvoir bénéficier sur tous les vols des liaisons Paris (Orly)-Corse d'un tarif égal au maximum par trajet à 91 EUR porté à 102 EUR pendant dix semaines de fin juin à début septembre:
 - i) les jeunes (moins de 25 ans);
 - ii) les personnes âgées (à partir de 60 ans);
 - iii) les étudiants âgés de moins de 27 ans;
 - iv) les familles (au moins deux personnes de la même famille voyageant ensemble);
 - v) les invalides.

Pour les cinq catégories précitées, les transporteurs doivent autoriser leur accès sans aucune restriction jusqu'à la dernière place disponible dans la limite minimale de 50 % de la capacité par jour et par sens sur chaque liaison.

Pour toutes les catégories de passagers, le transporteur peut imposer l'émission et le règlement du titre de transport dans un délai proportionnel à l'ancienneté de la réservation, en fonction d'une grille à concevoir en concertation avec l'Office des transports de la Corse.

Les passagers bénéficiant du tarif «résidents» devront être assimilés aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

Inversement, si la hausse des coûts ayant entraîné les augmentations de tarifs à due concurrence vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation a été notifiée au transporteur.

L'ensemble de ces tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes: centre de réservation, agences de voyages, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur, d'une information claire et précise diffusée par support papier et support dématérialisée faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxe et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.

Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptées, sans quotas les passagers suivants:

- les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire,
- les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WCHR, WCHS, WCHC) ont accès à bord au sens de la réglementation IATA. À cette fin, la mise en œuvre de civières agréées devra être démontrée par les transporteurs. Les surcharges tarifaires imposées ne pourront pas être supérieures à la somme des sièges occupés pour le transport de ces passagers.

Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 20 kilogrammes de bagages par passager. Tout kilogramme

excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 3 EUR.

Le transporteur peut conclure un accord interlignes IATA concernant, pour chaque liaison, au moins un transporteur exploitant vers des destinations du territoire national, des services aériens à partir de l'aéroport de Paris (Orly) régissant la tarification et le suivi des bagages, les modalités d'application pourront être précisées dans le cadre des protocoles d'accord périodiques prévus entre le transporteur et l'Office des transports de la Corse.

2.3. En termes de continuité de service

Sauf cas de force majeure, le nombre de vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1 % des vols prévus dans le programme d'exploitation.

Conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 2408/92 précité, tout transporteur qui compte exploiter l'une ou l'autre de ces liaisons doit garantir qu'il l'exploitera pendant au moins douze mois consécutifs.

Les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'avec un préavis minimal de six mois.

2.4. En termes de conditions d'exploitation des services

Tout transporteur communautaire souhaitant exploiter l'une ou l'autre des lignes soumises aux obligations de service public susmentionnées, devra fournir une description détaillée de la manière dont il entend assurer les services en fournissant, notamment, les éléments qui suivent.

a) Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation (fréquences, horaires, types d'appareils utilisés, etc.) seront communiqués suivant les diverses périodes mentionnées dans les obligations de service public. Les conditions de lancement des vols supplémentaires seront également précisées.

b) Politique tarifaire

Le transporteur fournira une grille détaillée de ses tarifs (tarifs pleins, tarifs réduits et modalités d'application).

c) Conditions commerciales d'exploitation

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour les transports du fret et/ou du courrier, pour la vente et le système de réservation, ainsi que pour l'accueil des enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera en outre les prestations offertes à bord et les accords interlignes permettant d'éventuelles correspondances, indifféremment sur le réseau national et international.

d) *Conditions techniques d'exploitation*

Les dispositions particulières afin d'assurer la possibilité et la régularité des vols (avions et équipages de remplacement notamment) seront détaillées.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public susmentionnées peut entraîner, outre les sanctions administratives et/ou juridictionnelles prévues, leur élimination pour une durée d'au moins cinq ans de toute exploita-

tion de services aériens soumis à obligations de service public relevant de la compétence de la Collectivité territoriale de Corse.

e) *Conditions sociales*

Conformément aux dispositions du code du Travail (article L 1224-1), le transporteur devra faire connaître les conditions sociales qu'il mettra en œuvre à l'égard des personnels en place.

Révision par la France des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Marseille et Nice, d'autre part

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/08)

1. La France, au titre de l'article 4, paragraphe 1, point a), du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires ⁽¹⁾, conformément aux décisions de la Collectivité territoriale de Corse du 19 juin 2008 et du 9 octobre 2008, a décidé de réviser, à compter du 29 mars 2009, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Marseille et Nice, d'autre part, publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* C 149 du 21 juin 2005.

2. LES NOUVELLES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC, COMPTE TENU NOTAMMENT DE L'INSULARITÉ DE LA CORSE, SONT LES SUIVANTES:

2.1. En termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires et de capacités offertes:

a) *Entre Marseille et Ajaccio:*

— Les fréquences sont les suivantes:

- i) au minimum trois allers et retours par jour, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés; d'une part, le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et d'au moins 11 heures à Marseille, et d'autre part en milieu de journée;
- ii) au minimum trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.

— Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Ajaccio et Marseille.

— Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre, pour le transport des passagers, aux conditions suivantes:

- i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 140 places;
- ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):

— sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est 5 250 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour, le samedi et le dimanche,

— à cette capacité de base s'ajouteront:

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 2 650 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 1 600 sièges par semaine;

iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens):

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 6 300 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 6 300 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 6 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au-delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

— Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

b) *Entre Marseille et Bastia:*

— Les fréquences sont les suivantes:

- i) au minimum trois allers et retours par jour, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés; d'une part le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Bastia et d'au moins 11 heures à Marseille, d'autre part en milieu de journée;

⁽¹⁾ JOL 240 du 24.8.1992, p. 8.

- ii) au minimum trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Bastia et Marseille.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:
 - i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 140 places;
 - ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
 - sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 5 250 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour, le samedi et le dimanche,
 - à cette capacité de base s'ajouteront:
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 2 650 sièges par semaine,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 1 600 sièges par semaine;
 - iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:
 - pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 6 300 sièges à affecter aux pointes de la période,
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 6 300 sièges sur la période,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 6 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéro-

nautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

c) *Entre Marseille et Calvi:*

- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) au minimum un aller et retour par jour, pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi;
 - ii) au minimum deux allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés;
 - iii) au minimum deux allers et retours par jour, pendant la saison aéronautique IATA d'été, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Marseille et Calvi.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre, pour le transport des passagers, aux conditions suivantes:
 - i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
 - sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 950 sièges par semaine, portée à 1 500 sièges pendant la saison aéronautique IATA d'été,
 - à cette capacité de base, s'ajouteront pendant les dix semaines de fin juin à début septembre: 550 sièges par semaine;
 - ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:
 - pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 4 000 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 5 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

d) *Entre Marseille et Figari:*

- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) au minimum deux allers et retours par jour, du lundi au vendredi sauf les jours fériés, le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 10 heures à Marseille et d'au moins 7 heures à Figari;
 - ii) au minimum deux allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Marseille et Figari.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:
 - i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
 - sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 1 500 sièges par semaine, portée à 1 700 sièges par semaine pendant la saison aéronautique IATA d'été,
 - à cette capacité de base, s'ajouteront pendant dix semaines de fin juin à début septembre, 1 300 sièges par semaine;
 - ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capa-

ités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 4 000 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 5 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

e) *Entre Nice et Ajaccio:*

- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) au minimum trois allers et retours par jour, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés; d'une part, le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et d'au moins 11 heures à Nice, d'autre part en milieu de journée;
 - ii) au minimum six allers et retours au total du samedi au dimanche;
 - iii) au minimum trois allers et retours les jours fériés, hors les samedis et dimanches fériés.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Ajaccio et Nice.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre, pour le transport des passagers, aux conditions suivantes:
 - i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 60 places;

- ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
- sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 2 650 sièges par semaine,
 - à cette capacité de base s'ajouteront:
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 950 sièges par semaine,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 450 sièges par semaine;
- iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:
- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 1 600 sièges à affecter aux pointes de la période,
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 4 200 sièges sur la période,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 3 200 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- f) *Entre Nice et Bastia:*
- Les fréquences sont les suivantes:
 - i) au minimum trois allers et retours par jour, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés; d'une part, le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Bastia et d'au moins 11 heures à Nice, d'autre part en milieu de journée;
 - ii) au minimum six allers et retours au total du samedi au dimanche;
 - iii) au minimum trois allers et retours les jours fériés, hors les samedis et dimanches fériés.
 - Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Bastia et Nice.
 - Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre, pour le transport des passagers, aux conditions suivantes:
 - i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 60 places;
- ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
- sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 2 650 sièges par semaine,
 - à cette capacité de base s'ajouteront:
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 550 sièges par semaine,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 300 sièges par semaine;
- iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:
- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 1 600 sièges à affecter aux pointes de la période,
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 3 200 sièges sur la période,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 3 200 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.
- Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.
- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.
- g) *Entre Nice et Calvi:*
- Les fréquences sont les suivantes: au minimum un aller et retour par jour.
 - Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Nice et Calvi.

- La capacité offerte doit répondre aux conditions suivantes:
 - i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
 - sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 600 sièges par semaine,
 - à cette capacité de base, s'ajouteront:
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 1 400 sièges par semaine,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 400 sièges par semaine;
 - ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:
 - pendant la saison aéronautique IATA d'hiver: 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 1 600 sièges sur la période,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 2 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.
- Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.
- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.
- h) *Entre Nice et Figari:*
- Les fréquences sont les suivantes: au minimum un aller et retour par jour.
- Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Nice et Figari.
 - Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes:
 - i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens):
 - sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 600 sièges par semaine,
 - à cette capacité de base, s'ajouteront:
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 1 400 sièges par semaine,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 400 sièges par semaine;
 - ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse:
 - pendant la période aéronautique IATA d'hiver: 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,
 - pendant dix semaines de fin juin à début septembre: 2 650 sièges sur la période,
 - pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées: 2 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.
- Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.
- Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports. À défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

2.2. En termes de tarifs

Les tarifs suivants s'entendent hors frais de distribution, et hors taxes et redevances «per capita» perçues par l'État, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires et identifiées comme telles sur le titre de transport:

- Le tarif normal, aller simple, sur les liaisons Marseille-Corse, doit être au maximum de 115 EUR, porté à 120 EUR pendant les dix semaines de fin juin à début septembre; sur les liaisons Nice-Corse, il doit être au maximum de 111 EUR, porté à 116 EUR pendant les dix semaines de fin juin à début septembre.
- Les passagers qui, ayant leur résidence principale en Corse, effectuent l'aller et le retour à partir de la Corse au moyen de billets achetés en Corse, dont la validité est limitée à une durée de séjour hors de l'île inférieure à 40 jours, sauf pour les étudiants résidents âgés de moins de 27 ans, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse, doivent bénéficier toute l'année sur tous les vols, sans restriction de capacité, sur les liaisons Marseille-Corse, d'un tarif égal, au maximum, à 46 EUR par trajet et sur les liaisons Nice-Corse, d'un tarif égal, au maximum, à 43 EUR par trajet.
- Les catégories de passagers suivantes doivent pouvoir bénéficier sur les liaisons Marseille-Corse d'un tarif égal, au maximum, par trajet à 53 EUR porté à 58 EUR pendant les dix semaines de fin juin à début septembre et, sur les liaisons Nice-Corse d'un tarif égal, au maximum, par trajet à 50 EUR, porté à 55 EUR pendant les dix semaines de fin juin à début septembre:
 - i) les jeunes (de moins de 25 ans);
 - ii) les personnes âgées (à partir de 60 ans);
 - iii) les étudiants âgés de moins de 27 ans;
 - iv) les familles (au moins deux personnes de la même famille voyageant ensemble);
 - v) les invalides.

Pour les catégories précitées, les transporteurs doivent autoriser leur accès sans aucune restriction jusqu'à la dernière place disponible dans la limite minimale de 50 % de la capacité par jour et par sens sur chaque liaison.

Pour toutes les catégories de passagers, le transporteur peut imposer l'émission et le règlement du titre de transport dans un délai proportionnel à l'ancienneté de la réservation, en fonction d'une grille à concevoir en concertation avec l'Office des transports de la Corse.

Les passagers bénéficiant du tarif «résidents» devront être assimilés aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

Inversement, si la hausse des coûts ayant entraîné les augmentations de tarifs à due concurrence vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation a été notifiée au transporteur.

L'ensemble de ces tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes: centre de réservation, agences de voyages, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée par support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxes et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.

Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptées, sans quota, les passagers suivants:

- les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire,
- les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WCHR, WCHS, WCHC) au sens de la réglementation IATA. À cette fin, la mise en œuvre de civières agréées devra être démontrée par les transporteurs. Les surcharges tarifaires imposées ne pourront pas être supérieures à la somme des sièges occupés pour le transport de ces passagers.

Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 20 kilogrammes de bagages par passager. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 1 EUR.

Le transporteur peut conclure un accord interlignes IATA concernant, pour chaque liaison, au moins un transporteur exploitant vers des destinations du territoire national et, plus particulièrement, Paris (Orly), des services aériens à partir des aéroports de Marseille ou Nice selon le cas, régissant la tarification et le suivi des bagages, les modalités d'application pourront être précisées dans le cadre des protocoles d'accord périodiques prévus entre le transporteur et l'Office des transports de la Corse.

2.3. En termes de continuité du service

Sauf cas de force majeure, le nombre des vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1 % du nombre des vols prévus dans le programme d'exploitation avant les vols supplémentaires.

Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 2408/92 précité, tout transporteur qui compte exploiter l'une ou l'autre de ces liaisons doit garantir qu'il l'exploitera pendant au moins douze mois consécutifs.

Les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'avec un préavis minimal de six mois.

2.4. En termes de conditions d'exploitation des services

Tout transporteur communautaire souhaitant exploiter l'une ou l'autre des lignes soumises aux obligations de service public susmentionnées, devra fournir une description détaillée de la manière dont il entend assurer les services en fournissant, notamment, les éléments qui suivent.

a) Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation (fréquences, horaires, types d'appareils utilisés, etc.) seront communiqués suivant les diverses périodes mentionnées dans les obligations de service public. Les conditions de lancement des vols supplémentaires seront également précisées.

b) Politique tarifaire

Le transporteur fournira une grille détaillée de ses tarifs (tarifs pleins, tarifs réduits et modalités d'application).

c) Conditions commerciales d'exploitation

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour les transports du fret et/ou du courrier, pour la vente et le système de réservation, ainsi que pour l'accueil des enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite

selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera en outre les prestations offertes à bord et les accords interlignes permettant d'éventuelles correspondances, indifféremment sur le réseau national et international.

d) Conditions techniques d'exploitation

Les dispositions particulières afin d'assurer la possibilité et la régularité des vols (avions et équipages de remplacement notamment) seront détaillées.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public susmentionnées peut entraîner, outre les sanctions administratives et/ou juridictionnelles prévues, leur élimination pour une durée d'au moins cinq ans de toute exploitation de services aériens soumis à obligations de service public relevant de la compétence de la Collectivité territoriale de Corse.

e) Conditions sociales

Conformément aux dispositions du code du Travail (article L 1224-1), le transporteur devra faire connaître les conditions sociales qu'il mettra en œuvre à l'égard des personnels en place.

Communication de la Commission dans le cadre de la mise en œuvre de la directive 95/16/CE du Parlement européen et du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux ascenseurs

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(Publication des titres et des références des normes harmonisées au titre de la directive)

(2008/C 273/09)

OEN ⁽¹⁾	Référence et titre de la norme harmonisée (et document de référence)	Première publication au Journal officiel	Référence de la norme remplacée	Date de cessation de la présomption de conformité de la norme remplacée (Note 1)
CEN	EN 81-1:1998 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs — Partie 1: Ascenseurs électriques	31.3.1999	—	
	EN 81-1:1998/A2:2004	6.8.2005	Note 3	Date dépassée (6.8.2005)
	EN 81-1:1998/A1:2005	2.8.2006	Note 3	Date dépassée (2.8.2006)
	EN 81-1:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-2:1998 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs — Partie 2: Ascenseurs hydrauliques	31.3.1999	—	
	EN 81-2:1998/A2:2004	6.8.2005	Note 3	Date dépassée (6.8.2005)
	EN 81-2:1998/A1:2005	2.8.2006	Note 3	Date dépassée (2.8.2006)
	EN 81-2:1998/AC:1999			
CEN	EN 81-28:2003 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des élévateurs — Élévateurs pour le transport de personnes et d'objets — Partie 28: Téléalarme pour ascenseurs et ascenseurs de charge	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-58:2003 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des élévateurs — Examen et essais — Partie 58: Essais de résistance au feu des portes palières	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-70:2003 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des élévateurs — Applica- tions particulières pour les ascenseurs et ascenseurs de charge — Partie 70: Accessibilité aux ascenseurs pour toutes les personnes y compris les personnes avec handicap	6.8.2005	—	
	EN 81-70:2003/A1:2004	6.8.2005		
CEN	EN 81-71:2005 + A1:2006 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des élévateurs — Applica- tions particulières pour les ascenseurs et les ascenseurs de charge — Partie 71: Ascenseurs résistant aux actes de vandalisme	11.10.2007	—	
	EN 81-71:2005 + A1:2006	11.10.2007	Note 3	11.10.2007

OEN ⁽¹⁾	Référence et titre de la norme harmonisée (et document de référence)	Première publication au Journal officiel	Référence de la norme remplacée	Date de cessation de la présomption de conformité de la norme remplacée (Note 1)
CEN	EN 81-72:2003 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs — Applications particulières pour les ascenseurs et ascenseurs de charge — Partie 72: Ascenseurs pompiers	10.2.2004	—	
CEN	EN 81-73:2005 Règles de sécurité pour la construction et l'installation des ascenseurs — Applications particulières pour les ascenseurs et les ascenseurs de charge — Partie 73: Fonctionnement des ascenseurs en cas d'incendie	2.8.2006	—	
CEN	EN 12016:2004 Compatibilité électromagnétique — Norme famille de produits pour ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants — Immunité	6.8.2005	EN 12016:1998	Date dépassée (30.6.2006)
	EN 12016:2004/A1:2008	Ceci est la première publication	Note 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-3:2004 Câbles en acier — Sécurité — Partie 3: Informations pour l'utilisation et la maintenance	11.10.2007	—	
	EN 12385-3:2004/A1:2008	Ceci est la première publication	Note 3	28.12.2009
CEN	EN 12385-5:2002 Câbles en acier — Sécurité — Partie 5: Câbles à torons pour ascenseurs	6.8.2005	—	
	EN 12385-5:2002/AC:2005			
CEN	EN 13015:2001 Maintenance pour les ascenseurs et les escaliers mécaniques — Règles pour les instructions de maintenance	10.2.2004	—	
	EN 13015:2001/A1:2008	Ceci est la première publication	Note 3	28.12.2009
CEN	EN 13411-7:2006 Terminaisons pour câbles en acier — Sécurité — Partie 7: Boîte à coin symétrique	13.12.2006	—	

⁽¹⁾ OEN: Organisme européen de normalisation:

— CEN: rue de Stassart 36, B-1050 Bruxelles, tél. (32-2) 550 08 11, fax (32-2) 550 08 19 (<http://www.cenorm.be>),

— Cenelec: rue de Stassart 35, B-1050 Bruxelles, tél. (32-2) 519 68 71, fax (32-2) 519 69 19 (<http://www.cenelec.org>),

— ETSI: 650, route des Lucioles, F-06921 Sophia Antipolis, tél. (33) 492 94 42 00; fax (33) 493 65 47 16 (<http://www.etsi.org>).

Note 1 D'une façon générale, la date de la cessation de la présomption de conformité sera la date du retrait («dow») fixée par l'organisme européen de normalisation. L'attention des utilisateurs de ces normes est cependant attirée sur le fait qu'il peut en être autrement dans certains cas exceptionnels.

Note 3 Dans le cas d'amendements, la norme de référence est EN CCCC:YYYY, ses amendements précédents le cas échéant et le nouvel amendement cité. La norme remplacée (colonne 4) est constituée dès lors de la norme EN CCCC:YYYY et de ses amendements précédents le cas échéant, mais sans le nouvel amendement cité. A la date précisée, la norme remplacée cesse de donner la présomption de conformité aux exigences essentielles de la directive.

AVERTISSEMENT:

- Toute information relative à la disponibilité des normes peut être obtenue soit auprès des organismes européens de normalisation, soit auprès des organismes nationaux de normalisation, dont la liste figure en annexe de la directive 98/34/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, modifiée par la directive 98/48/CE ⁽²⁾.
- La publication des références dans le *Journal officiel de l'Union européenne* n'implique pas que les normes soient disponibles dans toutes les langues communautaires.
- Cette liste remplace les listes précédentes publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*. La Commission assure la mise à jour de la présente liste.

Pour de plus amples informations voir:

<http://europa.eu.int/comm/enterprise/newapproach/standardization/harmstds>

⁽¹⁾ JOL 204 du 21.7.1998, p. 37.

⁽²⁾ JOL 217 du 5.8.1998, p. 18.

V

(Avis)

PROCÉDURES ADMINISTRATIVES

COMMISSION

Appels de propositions au titre du programme de travail 2009 du septième programme cadre de la CE pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration

(2008/C 273/10)

Avis est donné du lancement d'appels de propositions au titre du programme de travail Capacités 2009 du septième programme-cadre de la Communauté européenne pour des actions de recherche, de développement technologique et de démonstration (2007-2013).

Les soumissionnaires sont invités à présenter des propositions pour les appels suivants. Les délais à respecter et les budgets impartis sont indiqués dans les textes des appels qui sont publiés sur le site internet CORDIS.

Programme spécifique Capacités

Domaine	Référence de l'appel
4. Potentiel de recherche	FP7-REGPOT-2009-1
	FP7-REGPOT-2009-2

Ces appels à propositions concernent le programme de travail arrêté par la décision C(2008) 4566 de la Commission de 26 août 2008.

Les informations relatives aux modalités des appels à propositions et au programme de travail, et les indications à l'intention des candidats sur la façon de soumettre des propositions sont disponibles sur le site internet CORDIS à l'adresse suivante: <http://cordis.europa.eu/fp7/calls/>

PROCÉDURES RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE DE CONCURRENCE

COMMISSION

Notification préalable d'une concentration

(Affaire COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS)

Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/11)

1. Le 16 octobre 2008, la Commission a reçu notification conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Accueil Partenaires («Accueil Partenaires», France), appartenant au groupe ACCOR («Accor», France), Caisse des Dépôts et Consignations («CDC», France) et RHVS 1% Logements («RHVS», France), contrôlées par des comités inter-professionnels en France, acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement du Conseil, le contrôle en commun de l'entreprise SGRHVS («SGRHVS», France) par achat d'actions dans une société nouvellement créée constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- Accueil Partenaires: gestion et exploitation de logements temporaires, services hôteliers et services annexes,
- CDC: société publique au service de l'intérêt général, assurances, immobilier, capital investissement et services pour le public et le privé,
- RHVS: structuration des efforts des employeurs dans la construction de logements,
- SGRHVS: fourniture de logements à des personnes à revenu modeste.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CE) n° 139/2004. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽²⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par fax [(32-2) 296 43 01 ou 296 72 44] ou par courrier, sous la référence COMP/M.5307 — Accueil Partenaires/CDC/RVHS 1% Logement/SGRHVS, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des concentrations
J-70
B-1049 Bruxelles

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO C 56 du 5.3.2005, p. 32.

Notification préalable d'une concentration
(Affaire COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/12)

1. Le 21 octobre 2008, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises STMicroelectronics N.V. («STM», Pays-Bas) et Telefonaktiebolaget LM Ericsson («Ericsson», Suède) acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement du Conseil, le contrôle en commun des entreprises JVD (Suisse) et JVS (Suisse) par achat d'actions dans des sociétés nouvellement créées constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- STM: semi-conducteurs, allant des diodes et transistors jusqu'aux circuits intégrés complexes, et solutions de plates-formes électroniques intégrées,
- Ericsson: systèmes de télécommunications, allant des solutions de réseaux et multimédia jusqu'aux services aux professionnels et autres produits de communications tels que les téléphones mobiles.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CE) n° 139/2004.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par fax [(32-2) 296 43 01 ou 296 72 44] ou par courrier, sous la référence COMP/M.5332 — Ericsson/STM/JV, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Grefe des concentrations
J-70
B-1049 Bruxelles

(1) JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

Notification préalable d'une concentration
(Affaire COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV)
Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2008/C 273/13)

1. Le 17 octobre 2008, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Omron Corporation («Omron», Japon) et Ficosa International S.A. («Ficosa», Espagne) acquièrent indirectement, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), du règlement du Conseil, le contrôle en commun d'une entreprise commune («entreprise commune», Allemagne) par achat d'actions dans une société nouvellement créée constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises considérées sont les suivantes:

- Omron: fabrication d'équipements de contrôle, de systèmes d'automatisation, de composants électroniques, de distributeurs automatiques de titres de transport, de matériel médical, de composants électroniques pour l'industrie automobile,
- Ficosa: recherche, développement, production et commercialisation de systèmes et de pièces pour véhicules (rétroviseurs, par exemple),
- entreprise commune: développement, fabrication et vente de systèmes avancés d'aide à la conduite pour automobiles.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CE) n° 139/2004. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽²⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers intéressés à lui présenter leurs observations éventuelles sur ce projet de concentration.

Ces observations devront lui parvenir au plus tard dans un délai de dix jours à compter de la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par fax [(32-2) 296 43 01 ou 296 72 44] ou par courrier, sous la référence COMP/M.5352 — Omron/Ficosa/JV, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des concentrations
J-70
B-1049 Bruxelles

⁽¹⁾ JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

⁽²⁾ JO C 56 du 5.3.2005, p. 32.

AVIS AU LECTEUR

Les institutions ont décidé de ne plus faire figurer dans leurs textes la mention de la dernière modification des actes cités.

Sauf indication contraire, les actes auxquels il est fait référence dans les textes ici publiés s'entendent comme les actes dans leur version en vigueur.