

**UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM****między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Gruzją, z drugiej strony**

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwane dalej „państwami członkowskimi”, i

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

GRUZJA, zwana dalej „Gruzją”,

z drugiej strony,

UWZGLĘDNIAJĄC Umowę o partnerstwie i współpracy między Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Gruzją, z drugiej strony, sporządzoną w Luksemburgu dnia 22 kwietnia 1996 r.;

DAŻĄC do stworzenia wspólnego obszaru lotniczego (WOL) opartego na wzajemnym dostępie do rynków transportu lotniczego Stron, równych warunkach konkurencji oraz poszanowaniu jednakowych zasad – w tym w dziedzinie bezpieczeństwa, ochrony, zarządzania ruchem lotniczym, aspektów społecznych i środowiska naturalnego;

DAŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, w której oferowane są dogodne przewozy lotnicze odpowiadające potrzebom pasażerów i nadawców ładunków;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

PRZYNAJĄC, że właściwym jest oparcie zasad obowiązujących w WOL na odnośnym prawodawstwie obowiązującym w Unii Europejskiej, określonym w załączniku III do niniejszej Umowy;

UZNAJĄC, że pełna zgodność z zasadami WOL upoważnia Stronę do pełnego wykorzystania oferowanych przez nią możliwości, w tym otwarcia dostępu do rynków i maksymalizacji korzyści dla konsumentów, jak również podmiotów branży lotniczej i pracowników obu Stron;

UZNAJĄC, że stworzenie WOL oraz wdrażanie jego zasad nie mogą zostać osiągnięte bez postanowień przejściowych, w razie konieczności;

UZNAJĄC znaczenie odpowiedniego wsparcia w tym względzie;

DAŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania podróżnym i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

DAŻĄC do tego, aby wszystkie sektory branży lotniczej, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych, skorzystały ze zliberalizowanej umowy;

DAŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu czynów i zagrożeń skierowanych przeciwko bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na wykonywanie transportu lotniczego i podważających zaufanie społeczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

DAŻĄC do zapewnienia równych szans dla przewoźników lotniczych poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym obu Stron równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających eksploatację uzgodnionych linii;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu międzynarodowej polityki w dziedzinie lotnictwa oraz uznając prawa suwerennych państw do podejmowania odpowiednich działań w tym zakresie;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w szczególności ochrony przewidzianej w Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.;

PLANUJĄC rozwijanie obowiązujących umów o transporcie lotniczym w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwom obu Stron,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

## Artykuł 1

### Definicje

O ile nie określono inaczej, dla celów niniejszej Umowy termin:

- 1) „uzgodnione linie” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 (Przyznanie praw) i załącznikiem I do niniejszej Umowy;
- 2) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;
- 3) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który dla uniknięcia wątpliwości obejmuje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;
- 4) „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;
- 5) „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- 6) „przynależność państwowa” oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 7) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
  - a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Gruzję, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz
  - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Gruzji, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;

- 8) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznany przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 9) „całkowity koszt” oznacza koszt świadczenia usługi wraz z uzasadnioną opłatą z tytułu ogólnych kosztów administracyjnych, oraz, w stosownych przypadkach, wszelkie właściwe opłaty mające odzwierciedlać koszty ochrony środowiska, stosowane bez rozróżnienia ze względu na przynależność państwową;
- 10) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 11) „umowa WEOL” oznacza wielostronną Umowę między Wspólnotą Europejską i jej państwami członkowskimi, Republiką Albanii, Bośnią i Hercegowiną, Byłą Jugosłowiańską Republiką Macedonii, Republiką Chorwacji, Republiką Czarnogóry, Republiką Islandii, Królestwem Norwegii, Republiką Serbii i Misją Tymczasowej Administracji Organizacji Narodów Zjednoczonych w Kosowie<sup>(1)</sup> w sprawie ustanowienia Wspólnego Europejskiego Obszaru Lotniczego;
- 12) „państwo Euromed” oznacza każdy kraj śródziemnomorski zaangażowany w europejską politykę sąsiedztwa (w dniu podpisywania Umowy są to: Maroko, Algieria, Tunezja, Libia, Egipt, Liban, Jordania, Izrael, terytorium Palestyny, Syria i Turcja);
- 13) „obywatel” oznacza każdą osobę posiadającą obywatelstwo gruzińskie w odniesieniu do strony gruzińskiej, lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do strony europejskiej, albo podmiot, o ile – w przypadku osoby prawnej – znajduje się ona przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób posiadających obywatelstwo gruzińskie w odniesieniu do strony gruzińskiej, lub osób albo podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku IV, w odniesieniu do strony europejskiej;
- 14) „koncesje” oznacza, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, koncesje i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie obowiązującego prawodawstwa UE, oraz, w przypadku koncesji gruzińskich, certyfikaty lub zezwolenia wydane na podstawie obowiązującego ustawodawstwa gruzińskiego;
- 15) „Strony” oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, lub Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami (strona europejska), oraz z drugiej strony, Gruzję (strona gruzińska);
- 16) „cena” oznacza:
- (i) „taryfy lotnicze” płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze; oraz
- (ii) „stawki lotnicze” płacone za przewóz ładunku, oraz warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.
- Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;
- 17) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego w państwie Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 18) „obowiązek użyteczności publicznej” oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnik lotniczy może uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;
- 19) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez władze państwowe, organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku gdy:
- a) praktyka organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednio przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednio przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankrutem lub ubezpieczenie;
- b) dochód organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej, który jest skądinąd należny, został utracony, nie uzyskano go lub został bezpodstawnie obniżony;
- c) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura albo zakupuje towary lub usługi; lub
- d) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania, lub powierza albo nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w literach a), b) oraz c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom państwowym, a w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy państwowe;

(<sup>1</sup>) Zgodnie z rezolucją Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244 z dnia 10 czerwca 1999 r.

i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;

- 20) „SESAR” oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz rozmieszczenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;
- 21) „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Gruzji, obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne pozostające pod jej zwierzchnictwem, ochroną lub zarządem, oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, i do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków UE w dziedzinie lotnictwa obowiązujących na dzień 18 września 2006 r. pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodnioną w Kordobie w dniu 18 września 2006 r.;
- 22) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów.

#### TYTUŁ I

### POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

#### Artykuł 2

#### Przyznanie praw

1. Każda Strona przyznaje drugiej Stronie, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony:
- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do postoju na jej terytorium w każdym celu poza zabraniami na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku i/lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);
- c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, ładunku i/lub poczty, osobno lub łącznie; oraz
- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.
2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym:

- a) Gruzji prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregokolwiek państwa członkowskiego, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
- b) Unii Europejskiej prawa do zabierania na pokład, na terytorium Gruzji, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Gruzji.

#### Artykuł 3

#### Udzielanie zezwoleń

1. Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, właściwe władze drugiej Strony udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:
- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Gruzji:
- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Gruzji, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Gruzji prawem, oraz
  - Gruzja sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, oraz
  - o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Gruzji i/lub obywateli Gruzji, i pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a przewoźnik posiada ważną koncesję, oraz
  - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwe władze są wyraźnie określone, oraz
  - o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV i/lub obywateli tych państw;
- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze w zakresie realizacji usług transportu lotniczego; oraz
- d) utrzymuje się i stosuje postanowienia określone w artykule 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykule 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

## Artykuł 4

**Wzajemne uznawanie ustaleń regulacyjnych w zakresie zdolności przedsiębiorstwa lotniczego, prawa własności i kontroli**

Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej ze Stron, właściwe władze drugiej Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności lub obywatelstwa dokonane przez właściwe władze pierwszej ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w sekcjach a) oraz b) poniżej:

- a) Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze państwa otrzymującego mają szczególne powody do obaw, że mimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Strony, warunki przewidziane w artykule 3 (Udzielanie zezwoleń) niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania odpowiednich upoważnień lub zezwoleń nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym te władze oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda ze Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odnośnych właściwych władz, i/lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju należy rozpatrywać w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda ze Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie artykułu 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.
- b) Niniejszy artykuł nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących:
- certyfikatów lub licencji bezpieczeństwa,
  - uzgodnień w dziedzinie ochrony, lub
  - zakresu ubezpieczenia.

## Artykuł 5

**Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia**

1. Właściwe władze każdej ze Stron mogą odmówić udzielenia, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Strony, w przypadku gdy:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Gruzji:
- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Gruzji lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji zgodnie z obowiązującym w Gruzji prawem, lub
  - Gruzja nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub
  - o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Gruzji i/lub obywateli Gruzji, lub nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:

- główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, lub przewoźnik lotniczy nie posiada ważnej koncesji, lub
  - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwe władze nie są wyraźnie określone, lub
  - o ile nie określono inaczej w artykule 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich bądź innych państw wymienionych w załączniku IV i/lub obywateli tych państw;
- c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w artykule 7 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej Umowy; lub
- d) nie utrzymuje się lub nie stosuje postanowień określonych w artykule 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykule 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy; lub
- e) jedna ze Stron dokonała ustalenia zgodnie z artykułem 8 (Otoczenie konkurencyjne) niniejszej Umowy, z którego to ustalenia wynika, że warunki w zakresie otoczenia konkurencyjnego nie są przestrzegane.

2. Prawa określone w niniejszym artykule są wykonywane jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z właściwymi władzami drugiej Strony, chyba że konieczne jest podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobieżenia dalszemu nieprzestrzeganiu ustępu 1 litera c) lub d) niniejszego artykułu.

3. Żadna ze Stron nie korzysta ze swoich praw określonych w niniejszym artykule w celu odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia upoważnień lub zezwoleń którekolwiek przewoźnika lotniczego jednej ze Stron w oparciu o fakt posiadania udziału większościowego w przewoźniku lotniczym i/lub sprawowania skutecznej kontroli nad tym przewoźnikiem lotniczym przez jedną lub większą liczbę stron umowy WEOL lub ich obywateli, pod warunkiem że wspomniana(-e) strona lub strony umowy WEOL gwarantuje(-ą) traktowanie na zasadzie wzajemności.

## Artykuł 6

**Inwestycje**

Bez uszczerbku dla artykułu 3 (Udzielanie zezwoleń) i artykułu 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, posiadanie udziału większościowego w przewoźniku lotniczym z Gruzji lub skuteczna kontrola nad nim przez państwa członkowskie lub ich obywateli, albo posiadanie udziału większościowego w przewoźniku lotniczym z Unii Europejskiej lub skuteczna kontrola nad nim przez Gruzję lub jej obywateli, jest dozwolone na mocy uprzedniej decyzji Wspólnego Komitetu utworzonego na podstawie niniejszej Umowy zgodnie z artykułem 22 ustęp 2 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

Decyzja ta określa warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii na podstawie niniejszej Umowy oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 22 ustęp 8 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

## Artykuł 7

**Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych**

1. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron lub podczas pobytu na jej terytorium, przewoźnicy lotniczy drugiej Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium statków powietrznych wykonujących przewozy lotnicze oraz opuszczania przez nie tego terytorium lub mających zastosowanie w odniesieniu do eksploatacji statków powietrznych i żeglugi powietrznej.

2. Przekraczając granice terytorium jednej ze Stron lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźnika lotniczego drugiej Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracyjnych, paszportowych, celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych).

## Artykuł 8

**Otoczenie konkurencyjne**

1. Strony potwierdzają, że ich wspólnym celem jest stworzenie uczciwego i konkurencyjnego otoczenia dla wykonywania przewozów lotniczych. Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy działają w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani.

2. W zakresie stosowania niniejszej Umowy i bez uszczerbku dla szczegółowych postanowień w niej zawartych, zakazana jest wszelka dyskryminacja ze względu na przynależność państwową.

3. Pomoc państwa, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji przez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub niektórym produktom bądź usługom lotniczym, jest niezgodna z właściwym funkcjonowaniem niniejszej Umowy w zakresie, w jakim może mieć wpływ na handel pomiędzy Stronami w sektorze lotnictwa.

4. Wszelkie praktyki sprzeczne z niniejszym artykułem ocenia się na podstawie kryteriów wynikających ze stosowania reguł konkurencji obowiązujących w Unii Europejskiej, w szczególności z artykułem 107 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz instrumentów wykładni zastosowanych przez instytucje Unii Europejskiej.

5. Jeżeli jedna ze Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Strony, w szczególności wynikające z subwencji, mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwe i równe warunki dla konkurowania jej przewoźników lotniczych, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od daty otrzymania takiego wniosku. Nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie 30 dni od daty rozpoczęcia konsultacji stanowi dla Strony, która wniosowała o konsultacje, podstawę do podjęcia działań zmierzających do odmowy udzielenia, wstrzymania, cofnięcia, zawieszenia lub obwarowania stosownymi warunkami zezwoleń

danego(-ych) przewoźnika(-ów) lotniczego(-ych), zgodnie z artykułem 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy.

6. Działania, o których mowa w ustępie 5 niniejszego artykułu, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszącego(-ych) korzyści z subwencji lub warunków, o których mowa w niniejszym artykule, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej ze Stron do podjęcia działań zgodnie z artykułem 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

7. Każda ze Stron, po przekazaniu powiadomienia drugiej Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

8. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytoriach Stron.

## Artykuł 9

**Możliwości handlowe****Przedstawiciele przewoźnika lotniczego**

1. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mają prawo otworzyć biura na terytorium drugiej Strony w celu promocji i sprzedaży usług w zakresie transportu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań.

2. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Strony kadry kierowniczej, pracowników sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego.

**Obsługa naziemna**

3. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Strony posiada:

(i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”) lub, według własnego uznania;

(ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksowe lub częściowe usługi obsługi naziemnej spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej ze Stron, i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku.

b) Prawa określone w literze a) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, podlegają jedynie ograniczeniom fizycznym lub operacyjnym zgodnie z przepisami ustawowymi

i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Strony. W przypadku, gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną, i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszelkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminacyjnych zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym; ceny takich usług nie mogą przekraczać ich całkowitego kosztu obejmującego uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji.

#### **Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów**

4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej ze Stron może prowadzić sprzedaż usług transportu lotniczego na terytorium drugiej Strony bezpośrednio i/lub, jeżeli tak zdecyduje, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego lub przez internet. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług transportu lotniczego, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymiernych zgodnie z miejscowym prawem dewizowym.

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany i przelewu, na żądanie, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Strony na swoje własne terytorium oraz, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, do dowolnego(-ych) kraju lub krajów. Zezwala się na wykonywanie takich operacji wymiany i przelewów niezwłocznie, bez ograniczeń i opodatkowania, po kursie wymiany stosowanym do bieżących transakcji i przelewów w dniu, w którym przewoźnik składa polecenie przelewu.

6. Przewoźnikom lotniczym każdej ze Stron zezwala się na pokrywanie w walucie miejscowej wydatków poniesionych na miejscu na terytorium drugiej Strony, w tym zakupów paliwa. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą, według własnego uznania, pokrywać takie wydatki dokonywane na terytorium drugiej Strony w walutach wymiernych zgodnie z lokalnie obowiązującymi przepisami dewizowymi.

#### **Porozumienia o współpracy**

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy, każdy przewoźnik lotniczy jednej ze Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii, z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Stron; oraz
- b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- c) dowolnymi przewoźnikami transportu naziemnego, lądowego lub morskiego;

pod warunkiem, że (i) wszyscy uczestnicy takich porozumień posiadają odpowiednie zezwolenie na obsługę danej trasy, oraz (ii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie nie później niż przed wejściem na pokład, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

8. a) W odniesieniu do przewozów pasażerskich przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie danego porozumienia, przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mogą brać pod uwagę m.in. interesy konsumentów oraz ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.

b) Ponadto, nie naruszając żadnych innych postanowień niniejszej Umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych obu Stron na wykorzystywanie, w związku z przewozami lotniczymi, wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnego punktu na terytorium Gruzji i Unii Europejskiej lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z, w stosownych przypadkach, prawem(-ami) do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy powietrzną. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu naziemnego, włączając również transport naziemny wykonywany przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Tego rodzaju usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną cenę obejmującą zarówno transport lotniczy jak i naziemny, pod warunkiem, że nadawcy ładunków nie są wprowadzeni w błąd co do warunków takiego przewozu.

#### **Leasing**

9. a) Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do eksploatacji uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych i załóg wziętych w leasing od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym przewoźnika z państw trzecich, pod warunkiem, że wszyscy uczestnicy tego rodzaju porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Strony w odniesieniu do takich porozumień.
- b) Żadna ze Stron nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową.
- c) W celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie, branie w leasing przez gruzińskiego przewoźnika lotniczego statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, lub branie w leasing przez przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej statku powietrznego wraz

z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego niewymienionego w załączniku IV do niniejszej Umowy, powinno mieć miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju należy przedłożyć do wcześniejszego zatwierdzenia przez władze wydające koncesję przewoźnikowi biorącemu w leasing oraz do właściwej władzy drugiej Strony.

#### Franczyza / Oznaczenie marką

10. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, drugiej Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy lotniczy posiadają odpowiednie zezwolenie i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

#### Artykuł 10

##### Opłaty celne i opodatkowanie

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej ze Stron statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego wykorzystywanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, zgodnie z obowiązującymi przepisami, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, albo przez Unię Europejską, oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem, że wymienione urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie tego statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu, z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług, są również zwolnione na zasadzie wzajemności, zgodnie z obowiązującymi przepisami:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), wwieszone na terytorium jednej ze Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony, używane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;

- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;

- d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej ze Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej ze Stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz

- e) urządzenia do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony, przeznaczone do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Nie naruszając jakiegokolwiek innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia którejkolwiek ze Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. Urządzenia i zapasy, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, mogą na żądanie zostać objęte nadzorem lub kontrolą właściwych władz, jak również zakazem ich przekazywania bez uiszczenia stosownych opłat celnych i podatków.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w sytuacji, gdy przewoźnicy lotniczy jednej ze Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z tego rodzaju zwolnień udzielonych przez drugą Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej Strony urządzeń i zapasów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej ze Stron do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do użycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Bagaże i ładunek przewożone w bezpośrednim transzycie przez terytorium jednej ze Stron są zwolnione z podatków, opłat celnych oraz innych podobnych opłat i należności, które nie są związane z kosztami świadczonej usługi.

8. Normalne wyposażenie statków powietrznych oraz materiały i zapasy przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron mogą być wyładowywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony jedynie za zgodą władz celnych tego terytorium. W takim przypadku mogą one zostać poddane nadzorowi wspomnianych władz do czasu ich ponownego wywozu lub zbycia w inny sposób zgodnie z przepisami celnymi.



9. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Niniejsza Umowa nie zmienia postanowień odpowiednich konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, pozostających w mocy między państwem członkowskim a Gruzją.

#### Artykuł 11

### **Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urzędzeń i usług lotniczych**

1. Każda ze Stron zapewnia, by opłaty od użytkownika, jakie mogą być nakładane przez jej właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty na przewoźników lotniczych drugiej Strony z tytułu korzystania z urzędzeń i usług żeglugi powietrznej, kontroli ruchu lotniczego, portów lotniczych, ochrony lotnictwa oraz innych powiązanych urzędzeń i usług, były sprawiedliwe, uzasadnione, niedyskryminacyjne i równomierne rozdzielone między kategorie użytkowników. Opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urzędzeń i usług portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub w ramach systemu tego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać uzasadniony dochód z aktywów po odliczeniu amortyzacji. Urzędzenia i usługi, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakiegokolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda ze Stron może zażądać konsultacji między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z usług i urzędzeń i/lub organami ich reprezentującymi, a także podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia, by właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty oraz przewoźnicy lotniczy bądź organy ich reprezentujące dokonywały wymiany informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat zgodnie z zasadami określonymi w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda ze Stron zapewnia, by właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak by umożliwić tym władzom rozważenie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

3. Żadna ze Stron nie zostanie uznana za naruszającą postanowienie niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w artykule 23 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż) niniejszej Umowy, chyba że:

- a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty bądź praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Strony; lub
- b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszelkich działań będących w jej mocy w celu zaradzenia skutkom wszelkiego rodzaju opłat bądź praktyk, które naruszają postanowienia niniejszego artykułu.

#### Artykuł 12

### **Ustalanie cen**

1. Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.
2. Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen ani przekazywania ich do wiadomości.
3. Właściwe władze mogą prowadzić dyskusje w celu omówienia spraw, takich jak między innymi ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione, dyskryminujące lub subwencjonowane ceny.

#### Artykuł 13

### **Dane statystyczne**

1. Każda ze Stron udostępnia drugiej Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych.
2. Strony współpracują ze sobą w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy artykułu 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych niniejszą Umową.

#### TYTUŁ II

### **WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH**

#### Artykuł 14

### **Bezpieczeństwo lotnictwa**

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z przepisami prawodawstwa w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa wymienionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.
2. Strony współpracują w celu zapewnienia wdrożenia przez Gruzję prawodawstwa, o którym mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu. W tym celu Gruzja zaangażuje się w prace Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego w charakterze obserwatora, począwszy od daty wejścia w życie niniejszej Umowy.
3. Strony gwarantują, że statki powietrzne zarejestrowane w państwie jednej ze Stron, podejrzewane o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotniczego ustanowionych na mocy Konwencji, lądujące w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego ruchu lotniczego na terytorium drugiej Strony, będą podlegały inspekcjom rampowym przeprowadzanym przez właściwe władze drugiej Strony na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego oraz załogi, jak i widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.
4. Właściwe władze każdej ze Stron mogą w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Stronę.

5. Właściwe władze każdej ze Stron podejmują wszelkie niezbędne i natychmiastowe środki w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub eksploatacja statku powietrznego mogą:

- a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku;
- b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 3 niniejszego artykułu, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, w zależności od przypadku; lub
- c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy, ustanowione na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części C załącznika III do niniejszej Umowy, nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane, w zależności od przypadku.

6. Jeżeli właściwe władze jednej ze Stron podejmują działania zgodnie z ustępem 5, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Strony, podając powody podjętych działań.

7. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania środków podjętych zgodnie z ustępem 5 niniejszego artykułu, mimo że ustały przesłanki ich podjęcia, każda ze Stron może odwołać się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.

#### Artykuł 15

### Ochrona lotnictwa

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z przepisami prawodawstwa Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa wymienionymi w części D załącznika III do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

2. Gruzja może podlegać kontroli Komisji Europejskiej zgodnie z odpowiednim prawodawstwem Unii Europejskiej w dziedzinie ochrony lotnictwa, określonym w załączniku III do niniejszej Umowy. Strony ustanawiają mechanizm niezbędny do wymiany informacji na temat wyników kontroli w zakresie ochrony lotnictwa.

3. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień Konwencji, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania

plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie w jakim obie Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obie Strony.

4. Na żądanie Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobiegania aktom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym aktom skierowanym przeciw bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych oraz urządzeń żeglugi powietrznej, a także wszelkim innym zagrożeniom dla ochrony lotnictwa cywilnego.

5. Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile odnoszą się do Stron, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie w odniesieniu do Stron. Obie Strony nakładają wymóg na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

6. Każda ze Stron zapewnia podjęcie na swoim terytorium skutecznych działań mających na celu ochronę statków powietrznych, prowadzenie kontroli pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzanie odpowiednich kontroli załogi, ładunku (w tym bagażu rejestrowanego) oraz zapasów pokładowych przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, a także dostosowanie takich działań do wymagań zwiększonego zagrożenia. Każda ze Stron wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa określonych w ustępie 5 niniejszego artykułu, wymaganych przez drugą Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

7. Każda ze Stron pozytywnie rozpatruje wszelkie wnioski drugiej Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem sytuacji, gdy nie jest to racjonalnie możliwe w nagłych wypadkach, każda ze Stron poinformuje z wyprzedzeniem drugą Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków ochrony, zgodnie z artykułem 22 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

8. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnych statków powietrznych, lub innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, albo urządzeń portów lotniczych lub żeglugi powietrznej, Strony udzielają sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby zaistnienia aktu.

9. Każda ze Stron podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zagwarantowania, że statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, zostanie zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

10. Jeżeli jedna ze Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, Strona ta składa wniosek o natychmiastowe konsultacje z udziałem drugiej Strony.

11. Bez uszczerbku dla postanowień artykułu 5 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej ilości przewoźników lotniczych tej drugiej Strony.

12. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia, każda ze Stron może podjąć działania tymczasowe przed upływem wspomnianego terminu piętnastu (15) dni.

13. Jakikolwiek działanie podjęte zgodnie z ustępem 11 niniejszego artykułu powinno zostać zakończone po spełnieniu przez drugą Stronę wszystkich postanowień niniejszego artykułu.

#### Artykuł 16

##### Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z przepisami prawodawstwa wymienionymi w części B załącznika III do niniejszej Umowy, na warunkach określonych poniżej.

2. Strony współpracują w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Gruzję, co pozwoli poprawić obecne normy bezpieczeństwa i całkowitą skuteczność ogólnych norm regulujących ruch lotniczy w Europie, a także zoptymalizować zdolności przewozowe, zminimalizować opóźnienia i zwiększyć efektywność środowiskową. W tym celu Gruzja zaangażuje się w prace Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej w charakterze obserwatora, począwszy od daty wejścia w życie niniejszej Umowy. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

3. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na swoich terytoriach:

a) Gruzja podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez zapewnienie przynajmniej funkcjonalnej niezależności krajowych organów nadzorczych od dostawców usług żeglugi powietrznej; oraz

b) Unia Europejska włącza Gruzję do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących usług żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez włączanie na wczesnym etapie działań podejmowanych przez Gruzję w tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej lub poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

#### Artykuł 17

##### Środowisko

1. Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy wypracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa. Strony potwierdzają, że do zminimalizowania wpływu lotnictwa cywilnego na środowisko niezbędne jest podjęcie efektywnych działań na szczeblu ogólnosiwiatowym, regionalnym, krajowym i/lub lokalnym.

2. Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wymienionym w części E załącznika III do niniejszej Umowy.

3. Strony uznają znaczenie współpracy oraz, w ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia wpływu lotnictwa na środowisko, a także zapewnienia pełnej zgodności jakichkolwiek środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

4. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie należy interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz którejkolwiek ze Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że działania takie są całkowicie zgodne z ich prawami i zobowiązaniami w ramach prawa międzynarodowego oraz że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

#### Artykuł 18

##### Ochrona konsumentów

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wymienionym w części G załącznika III do niniejszej Umowy.

#### Artykuł 19

##### Komputerowe systemy rezerwacji

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wymienionym w części H załącznika III do niniejszej Umowy.

#### Artykuł 20

##### Aspekty społeczne

Z zastrzeżeniem postanowień przejściowych określonych w załączniku II do niniejszej Umowy, Strony działają zgodnie z prawodawstwem w dziedzinie transportu lotniczego, wymienionym w części F załącznika III do niniejszej Umowy.

## TYTUŁ III

## POSTANOWIENIA INSTYTUCJONALNE

## Artykuł 21

**Interpretacja i wykonanie**

1. Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy oraz, w szczególności, rozporządzeń i dyrektyw dotyczących transportu lotniczego, wymienionych w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Każda ze Stron przekazuje drugiej Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Strony, i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Strony, właściwe władze drugiej Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii, zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

5. W stopniu, w jakim postanowienia niniejszej Umowy oraz przepisy aktów prawnych wymienionych w załączniku III do niniejszej Umowy są co do istoty tożsame z odpowiednimi zasadami Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a także z aktami prawnymi przyjętymi na mocy Traktatu o Unii Europejskiej i Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowienia te oraz przepisy podlegają, w zakresie ich wykonania i stosowania, wykładni zgodnej z odpowiednimi orzeczeniami i decyzjami Trybunału Sprawiedliwości oraz Komisji Europejskiej.

## Artykuł 22

**Wspólny Komitet**

1. Niniejszym ustanawia się Wspólny Komitet składający się z przedstawicieli Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach wyraźnie przewidzianych w niniejszej Umowie.

2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Stron. Są one wprowadzane w życie przez Strony zgodnie z ich wewnętrznymi regułami.

3. Wspólny Komitet przyjmuje, w drodze decyzji, swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb. Każda ze Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.

5. Każda ze Stron może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie musi

rozpocząć się w najwcześniejszym możliwym terminie, nie później jednak niż dwa miesiące od daty otrzymania wniosku, chyba że Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej ze Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Jeżeli, według jednej ze Stron, decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Stronę, może ona wnioskować o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od daty wniesienia sprawy, Strona wnioskująca o jej rozpatrzenie może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

8. Bez uszczerbku dla ustępu 2, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przedstawionej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od daty jej wniesienia, Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 24 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

9. Zgodnie z artykułem 6 (Inwestycje) niniejszej Umowy, Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych, lub zmianami w zakresie skutecznej kontroli nad przewoźnikami lotniczymi Stron.

10. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:

- a) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;
- b) ocenę warunków rynkowych mających wpływ na przewozy lotnicze objęte niniejszą Umową;
- c) stałe badanie społecznych skutków wdrażania niniejszej Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;
- d) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian tej Umowy;
- e) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy;
- f) rozpatrywanie i opracowywanie pomocy technicznej w dziedzinach objętych niniejszą Umową;
- g) wspieranie współpracy na stosownych forach międzynarodowych.

## Artykuł 23

**Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż**

1. W przypadku zaistnienia między Stronami jakiegokolwiek sporu dotyczącego interpretacji bądź stosowania niniejszej Umowy, Strony w pierwszej kolejności podejmują starania zmierzające do rozstrzygnięcia tego sporu w drodze formalnych konsultacji w ramach Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 22 ustęp 5 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

2. Każda ze Stron może skierować każdy spór dotyczący stosowania lub interpretacji niniejszej Umowy, o ile nie jest możliwe jego rozwiązanie zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, do trybunału arbitrażowego złożonego z trzech arbitrów zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej:

- a) każda ze Stron wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna ze Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda ze Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;
- b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego, przy czym sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;
- c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz
- d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Strony.

3. Na wniosek jednej ze Stron, trybunał arbitrażowy może nakazać drugiej Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do momentu wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.

4. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna trybunału arbitrażowego jest wiążąca dla Stron.

5. Jeżeli jedna ze Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie trzydziestu (30) dni od daty notyfikacji wspomnianej decyzji, druga Strona może, przez cały okres, w którym zachodzi takie niezastosowanie się, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje, których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Stronie nie stosującej się do decyzji.

#### Artykuł 24

### Środki zabezpieczające

1. Strony podejmują wszelkie działania, ogólne lub szczegółowe, niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej Umowie.

2. Jeżeli jedna ze Stron uważa, że druga Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Stosowanie środków zabezpieczających jest ograniczone, w odniesieniu do zakresu i okresu obowiązywania, do tego, co jest absolutnie niezbędne w celu zaradzenia zaistniałej sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w najmniejszym stopniu zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

3. Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających bezzwłocznie powiadamia o tym drugą Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie właściwe informacje.

4. Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu osiągnięcia rozwiązania zadowalającego obie Strony.

5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 litera d) (Udzielanie zezwoleń), artykułu 5 litera d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) oraz artykułu 14 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 15 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy, odnośna Strona nie może stosować środków zabezpieczających przed upływem okresu jednego miesiąca od daty powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3 niniejszego artykułu, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 niniejszego artykułu została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Odnośna Strona bezzwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o zastosowanych środkach i przekazuje wszystkie właściwe informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawieszają się z chwilą, gdy Strona niewypełniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

#### Artykuł 25

### Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej Umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów dwustronnych pomiędzy Gruzją a państwami członkowskimi. Jednakże istniejące prawa przewozowe, które wynikają ze wspomnianych umów dwustronnych i których nie obejmuje niniejsza Umowa, mogą być w dalszym ciągu realizowane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją względem państw członkowskich i ich obywateli.

2. Strony przeprowadzają w ramach Wspólnego Komitetu konsultacje, na wniosek jednej ze Stron, w celu wydania zalecenia ustalającego, czy Gruzja powinna przystąpić do umowy WEOL.

3. Jeżeli Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję przyjętą przez ICAO albo inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych niniejszą Umową, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

#### Artykuł 26

### Zmiany

1. Jeżeli jedna ze Stron zażyczy sobie dokonania zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o tym Wspólny Komitet.

2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej ze Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.

3. Zmiany do niniejszej Umowy wchodzi w życie po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych każdej ze Stron.

4. Niniejsza Umowa nie narusza prawa żadnej ze Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach

pokrewnych, wymienionym w załączniku III do niniejszej Umowy, z zachowaniem zasady niedyskryminacji i zgodnie z postanowieniami niniejszej Umowy.

5. W przypadku gdy jedna ze Stron rozważa wdrożenie nowego prawodawstwa lub wprowadzenie zmian w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, wymienionym w załączniku III do niniejszej Umowy, informuje ona drugą Stronę w odpowiednim zakresie i w miarę możliwości. Na wniosek jednej ze Stron można przeprowadzić wymianę poglądów w ramach Wspólnego Komitetu.

6. Każda ze Stron regularnie i w stosownym terminie informuje drugą Stronę o nowo przyjętym prawodawstwie lub o zmianach wprowadzonych do swojego obowiązującego prawodawstwa w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, wymienionego w załączniku III do niniejszej Umowy. Na wniosek jednej ze Stron, Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) kolejnych dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

7. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ustępie 6 niniejszego artykułu, Wspólny Komitet:

- a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik III do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności;
- b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
- c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

#### Artykuł 27

#### **Wypowiedzenie**

Każda ze Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Stronę na drodze dyplomatycznej o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO i do Sekretariatu ONZ. Niniejsza Umowa wygasa o północy GMT na koniec sezonu lotniczego IATA, następującego po upływie roku od daty pisemnego

powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Stron.

#### Artykuł 28

#### **Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych**

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się w ICAO i w Sekretariacie ONZ.

#### Artykuł 29

#### **Tymczasowe stosowanie i wejście w życie**

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Dla celów wspomnianej wymiany Gruzja przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Gruzji notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

2. Nie naruszając postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu, Strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej Umowy zgodnie ze swoimi procedurami wewnętrznymi i/lub krajowym prawodawstwem, w zależności od przypadku, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po dacie przekazania ostatniej noty, w której Strony wzajemnie notyfikowały zakończenie procedur koniecznych do stosowania.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w dwóch egzemplarzach w Brukseli drugiego dnia grudnia roku dwa tysiące dziesiątego, w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i gruzińskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednakowo autentyczny.

Voor het Koninkrijk België  
Pour le Royaume de Belgique  
Für das Königreich Belgien

Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.  
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.  
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region  
Brüssel-Hauptstadt.

За Република България

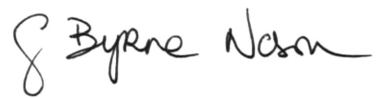
Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel

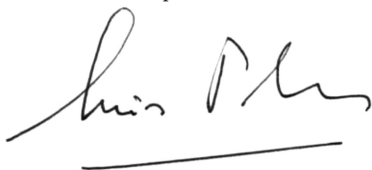
Thar cheann Na hÉireann  
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία





Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



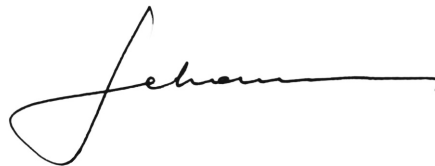
För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз  
 Por la Unión Europea  
 Za Evropskou unii  
 For Den Europæiske Union  
 Für die Europäische Union  
 Euroopa Liidu nimel  
 Για την Ευρωπαϊκή Ένωση  
 For the European Union  
 Pour l'Union européenne  
 Per l'Unione europea  
 Eiropas Savienības vārdā –  
 Europos Sąjungos vardu  
 Az Európai Unió részéről  
 Ghall-Unjoni Ewropea  
 Voor de Europese Unie  
 W imieniu Unii Europejskiej  
 Pela União Europeia  
 Pentru Uniunea Europeană  
 Za Európsku úniu  
 Za Evropsko unijo  
 Euroopan unionin puolesta  
 För Europeiska unionen




საქართველოს სახელით



—

## ZAŁĄCZNIK I

## UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku II do niniejszej Umowy.
  2. Każda ze Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Strony prawa do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
    - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: jakiegokolwiek punkt w Unii Europejskiej – punkty pośrednie w państwach Euromed, WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku IV – jakiegokolwiek punkt w Gruzji – punkty położone dalej;
    - b) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Gruzji: jakiegokolwiek punkt w Gruzji – punkty pośrednie w państwach Euromed, WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku IV – jakiegokolwiek punkt w Unii Europejskiej.
  3. Przewozy wykonywane zgodnie z ust. 2 niniejszego załącznika muszą rozpoczynać się lub kończyć na terytorium Gruzji, w przypadku przewoźników lotniczych z Gruzji, oraz na terytorium Unii Europejskiej w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.
  4. Przewoźnicy lotniczy obu Stron mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, i według własnego uznania:
    - a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;
    - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji statku powietrznego;
    - c) obsługiwać punkty pośrednie i punkty położone dalej, określone w ust. 2 niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;
    - d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub punktach;
    - e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego na inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;
    - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek ze Stron;
    - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Strony; oraz
    - h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.
  5. Każda ze Stron zezwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym przewozie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie ze wspomnianym prawem żadna ze Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względu na ochronę środowiska bądź zdrowia, lub w związku z wykonywaniem art. 8 (Otoczenie konkurencyjne) niniejszej Umowy.
  6. Przewoźnicy lotniczy każdej ze Stron mogą obsługiwać, także w ramach porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, każdy punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w wykazie określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują praw piątej wolności.
-

## ZAŁĄCZNIK II

## POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie przez Gruzję wszystkich przepisów prawodawstwa Unii Europejskiej dotyczącego transportu lotniczego, wymienionego w załączniku III do niniejszej Umowy, z wyjątkiem prawodawstwa w zakresie ochrony, ujętego w części D załącznika III do niniejszej Umowy, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzonej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej dwa lata po wejściu w życie Umowy.
2. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika I do niniejszej Umowy, uzgodnione linie i określone trasy ujęte w niniejszej Umowie nie obejmują, do chwili przyjęcia decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika II do niniejszej Umowy, prawa wykonywania piątej przelotności, w tym w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Gruzji pomiędzy punktami położonymi na terytorium Unii Europejskiej.

Jednakże wszystkie prawa przewozowe przyznane już w ramach jednej z umów dwustronnych pomiędzy Gruzją i państwami członkowskimi Unii Europejskiej mogą być w dalszym ciągu realizowane, o ile nie dochodzi do dyskryminacji względem poszczególnych przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, wynikającej z ich przynależności państwowej.

3. Wdrożenie przez Gruzję prawodawstwa w dziedzinie ochrony lotnictwa poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzonej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się najpóźniej trzy lata po wejściu w życie niniejszej Umowy. W tym czasie Gruzja musi wdrożyć Dokument 30 ECAC.
4. Na końcu okresu przejściowego udostępnia się właściwym władzom w Gruzji poufną część prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa określonego w części D załącznika III do niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem porozumienia w sprawie wymiany danych szczególnie chronionych dotyczących ochrony, w tym niejawnych informacji UE.
5. Stopniowy proces stosowania przez Gruzję całości prawodawstwa Unii Europejskiej dotyczącego transportu lotniczego, wymienionego w załączniku III do niniejszej Umowy, może być poddawany regularnym ocenom. Oceny przeprowadzane są przez Komisję Europejską we współpracy z Gruzją.
6. Począwszy od dnia wydania decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika, Gruzja będzie stosować zasady dotyczące wydawania koncesji, zasadniczo równoważne zasadom uwzględnionym w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty. Postanowienia art. 4 niniejszej Umowy, odnoszące się do wzajemnego uznawania ustaleń dotyczących zdolności i/lub przynależności państwowej, dokonanych przez właściwe władze Gruzji, są stosowane przez właściwe władze Unii Europejskiej z chwilą potwierdzenia przez Wspólny Komitet, że Gruzja w pełni stosuje takie zasady dotyczące wydawania koncesji.
7. Bez uszczerbku dla decyzji podjętej w ramach Wspólnego Komitetu lub w związku z art. 24 (Środki zabezpieczające), zdolność do lotu statków powietrznych zarejestrowanych w dniu podpisania w gruzińskim rejestrze i używanych przez operatorów pod nadzorem regulacyjnym Gruzji, które nie posiadają certyfikatu typu wydanego przez EASA zgodnie ze stosownym prawodawstwem UE wymienionym w części C załącznika III do niniejszej Umowy, może być regulowana pod nadzorem właściwych władz Gruzji zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami krajowymi Gruzji, do dnia:
  - a) 1 stycznia 2015 r. w przypadku niektórych statków powietrznych biorących udział w operacjach obejmujących wyłącznie przewóz ładunku;
  - b) 31 grudnia 2019 r. w przypadku niektórych śmigłowców oraz lekkich i ultralekkich statków powietrznych, biorących udział w operacjach, takich jak akcje poszukiwawczo-ratownicze, usługi lotnicze, szkolenia, sytuacje awaryjne, loty agrolotnicze i loty humanitarne, zgodnie z certyfikatami operacyjnymi odnośnych przewoźników, pod warunkiem że statki powietrzne spełniają międzynarodowe normy bezpieczeństwa lotniczego przyjęte na mocy Konwencji. Wspomniane statki powietrzne nie korzystają z żadnych dodatkowych praw przyznanych na mocy niniejszej Umowy po wydaniu decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika.

## ZAŁĄCZNIK III

(podlegający okresowej aktualizacji)

**PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA CYWILNEGO**

„Obowiązujące przepisy” następujących aktów prawnych stosuje się zgodnie z niniejszą Umową, o ile w niniejszym załączniku lub w załączniku II do niniejszej Umowy (Postanowienia przejściowe) nie wskazano inaczej. Tam, gdzie to konieczne, poniżej przedstawiono dostosowania dotyczące poszczególnych aktów:

**A. Dostęp do rynku i kwestie z nim związane**

Nr 95/93

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93 z dnia 18 stycznia 1993 r. w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych Wspólnoty

zmienione:

rozporządzeniem (WE) nr 894/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93

rozporządzeniem (WE) nr 1554/2003 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 22 lipca 2003 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93

rozporządzeniem (WE) nr 793/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 95/93

Obowiązujące przepisy: art. 1–12 i art. 14a ust. 2

Jeżeli chodzi o stosowanie art. 12 ust. 2, termin „Komisja” zastępuje się terminem „wspólny komitet”.

Nr 96/67

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

Obowiązujące przepisy: art. 1–25 i załącznik

Jeżeli chodzi o stosowanie art. 10, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

Jeżeli chodzi o stosowanie art. 20 ust. 2, termin „Komisja” zastępuje się terminem „wspólny komitet”.

Nr 785/2004

Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych

Obowiązujące przepisy: art. 1–8 i art. 10 ust. 2

Nr 2009/12

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/12/WE z dnia 11 marca 2009 r. w sprawie opłat lotniskowych

Obowiązujące przepisy: art. 1–12

**B. Zarządzanie ruchem lotniczym**

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe)

Obowiązujące przepisy: art. 1–4, 6 i 9–14

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Obowiązujące przepisy: art. 1–19, załączniki I i II

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Obowiązujące przepisy: art. 1–11

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym (rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Obowiązujące przepisy: art. 1–12, załączniki I–V

Nr 2096/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiającym system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniającym załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 668/2008 z dnia 15 lipca 2008 r. zmieniającym załączniki II–V do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej w zakresie metod działania i procedur postępowania

Obowiązujące przepisy: art. 1–9, załączniki I–V

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Nr 2006/23

Dyrektywa 2006/23/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie wspólnotowej licencji kontrolera ruchu lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–16, 18, 19, 20 i załączniki I–IV

Nr 730/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195

Nr 1794/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

Nr 1033/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

Nr 1032/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiające wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

Nr 219/2007

Rozporządzenie Rady (WE) nr 219/2007 z dnia 27 lutego 2007 r. w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)

Obowiązujące przepisy: art. 1 ust. 1–ust. 2 oraz ust. 5–ust. 7, art. 2–3, art. 4 ust. 1, załącznik

Nr 633/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiające wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–7, art. 8 zdanie drugie i trzecie, załączniki I–IV

Nr 1265/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1265/2007 z dnia 26 października 2007 r. ustanawiające wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności powietrze–ziemia dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–9, załączniki I–IV

Nr 1315/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005

Obowiązujące przepisy: art. 1–15

Nr 482/2008

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiające system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniające załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Obowiązujące przepisy: art. 1–5, załączniki I i II

Nr 668/2008

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 668/2008 z dnia 15 lipca 2008 r. zmieniające załączniki II–V do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej w zakresie metod działania i procedur postępowania

Obowiązujące przepisy: art. 1–2

Nr 1361/2008

Rozporządzenie Rady (WE) nr 1361/2008 z dnia 16 grudnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 219/2007 w sprawie utworzenia wspólnego przedsięwzięcia w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR)

Obowiązujące przepisy: art. 1–5 (z wyjątkiem art. 1.6), załącznik (z wyjątkiem pkt 11 i 12)

Nr 29/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiające wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–15, załączniki I–VII

Nr 30/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 30/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1032/2006 w zakresie wymogów dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych wspomagających usługi łącza danych

Obowiązujące przepisy: art. 1–2, załącznik

Nr 262/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 262/2009 z dnia 30 marca 2009 r. ustanawiające wymogi w zakresie skoordynowanego przydziału i stosowania kodów interrogatorów modu S dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–13, załączniki I–III

Nr 1070/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1070/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa

Obowiązujące przepisy: art. 1–5, z wyjątkiem art. 1.4



## C. Bezpieczeństwo lotnictwa

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego

rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–10, 12–13 z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 (drugie zdanie), załączniki I–III

Jeżeli chodzi o stosowanie art. 12, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

Nr 216/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

Obowiązujące przepisy: art. 1–68 z wyjątkiem art. 65, art. 69 ust. 1 akapit drugi, art. 69 ust. 4, załączniki I–VI

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 690/2009 z dnia 30 lipca 2009 r. zmieniającym rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1108/2009 z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylającym dyrektywę 2006/23/WE

Obowiązujące przepisy: art. 1–3 (z wyjątkiem art. 1.7 ustanawiającego nowe artykuły 8a.5, 8b.6 i 8c.10), załącznik

Nr 94/56

Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–12

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–11, załączniki I i II

Nr 1321/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2007 z dnia 12 listopada 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie włączania do centralnego archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, których wymiana odbywa się zgodnie z dyrektywą 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Obowiązujące przepisy: art. 1–4

Nr 1330/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1330/2007 z dnia 24 września 2007 r. ustanawiające przepisy wykonawcze w zakresie przekazywania zainteresowanym stronom informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, o których mowa w art. 7 ust. 2 dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady

Obowiązujące przepisy: art. 1–10, załączniki I i II

Nr 1702/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 381/2005 z dnia 7 marca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do okresu, w jakim państwa członkowskie mogą wydawać zatwierdzenia o ograniczonym terminie ważności

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 335/2007 z dnia 28 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do przepisów wykonawczych dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie ochrony środowiska

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 375/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 287/2008 z dnia 28 marca 2008 r. w sprawie przedłużenia okresu obowiązywania wymagań, o którym mowa w art. 2c ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1702/2003

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1057/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym dodatek II do załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 dotyczący poświadczenia przeglądu zdatności do lotu (Formularz 15a EASA)

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących

Uwaga: skorygowane sprostowaniem do rozporządzenia Komisji (WE) nr 1194/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 321 z 8.12.2009)

Obowiązujące przepisy: art. 1–4, załącznik. Okresy przejściowe, o których mowa w tym rozporządzeniu, ustala Wspólny Komitet.

Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie zezwoleń na czas określony oraz załączników I i III

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzania organizacji i personelu zaangażowanego w takie zadania

rozporządzeniem Komisji (UE) nr 127/2010 z dnia 5 lutego 2010 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I–IV

Nr 104/2004

Rozporządzenie Komisji nr 104/2004/WE z dnia 22 stycznia 2004 r. ustanawiające zasady w sprawie organizacji i składu Komisji odwoławczej Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–7 i załącznik

Nr 593/2007

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 593/2007 z dnia 31 maja 2007 r. w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

zmienione:

rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1356/2008 z dnia 23 grudnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 593/2007 w sprawie opłat i honorariów pobieranych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–12, art. 14 ust. 2, załącznik

Nr 736/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006 z dnia 16 maja 2006 r. w sprawie metodyki prowadzenia inspekcji standaryzacyjnych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–18

Nr 768/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 768/2006 z dnia 19 maja 2006 r. wprowadzające w życie dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2004/36/WE w zakresie zbierania i wymiany informacji na temat bezpieczeństwa statków powietrznych korzystających z portów lotniczych Wspólnoty oraz zarządzania systemem informacyjnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–5

Nr 2111/2005

Rozporządzenie (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE

Obowiązujące przepisy: art. 1–13, załącznik

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 473/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady

Obowiązujące przepisy: art. 1–6 i załączniki A–C

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 474/2006 z dnia 22 marca 2006 r. ustanawiające wspólnotowy wykaz przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty określonego w rozdziale II rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady, z późniejszymi zmianami

Obowiązujące przepisy: art. 1–3 i załączniki A i B

#### D. Ochrona lotnictwa

Nr 300/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

Obowiązujące przepisy: art. 1–18, art. 21, załącznik

Nr 18/2010

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 18/2010 z dnia 8 stycznia 2010 r. zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 w zakresie specyfikacji dla krajowych programów kontroli jakości w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego

Nr 272/2009

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady

Nr 1254/2009

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1254/2009 z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony

Rozporządzenie Komisji (UE) nr ... z dnia ... ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego [w trakcie przyjmowania przez UE]

Decyzja Komisji (UE) nr ... z dnia ... ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierająca informacje określone w lit. a) art. 18 rozporządzenia (WE) nr 300/2008 [w trakcie przyjmowania przez UE]

#### E. Środowisko naturalne

Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdziału 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I i II

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w portach lotniczych Wspólnoty

zmieniona lub dostosowana Aktem przystąpienia z 2003 r. i Aktem przystąpienia z 2005 r.

Obowiązujące przepisy: art. 1–15, załączniki I i II

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Obowiązujące przepisy: art. 1–16, załączniki I–VI

## F. Aspekty społeczne

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

Obowiązujące przepisy: art. 2–3, załącznik

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Obowiązujące przepisy: art. 1–19, 21–24 i 26–29

## G. Ochrona konsumentów

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Obowiązujące przepisy: art. 1–10

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Obowiązujące przepisy: art. 1–34

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych,

zmienione:

rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97

Obowiązujące przepisy: art. 1–8

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Obowiązujące przepisy: art. 1–17

Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Obowiązujące przepisy: art. 1–17, załączniki I i II

## H. Pozostałe prawodawstwo

Nr 80/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89

Obowiązujące przepisy: art. 1–18 oraz załączniki I i II

## ZAŁĄCZNIK IV

**WYKAZ INNYCH PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3 I 5 ORAZ W ZAŁĄCZNIKU I**

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym).
  2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym).
  3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym).
  4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy umowy między Wspólnotą Europejską i Konfederacją Szwajcarską).
-