



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 15 października 2020 r.

Poz. 1816

### UMOWA

**o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony,  
a Gruzją, z drugiej strony,**

sporządzona w Brukseli dnia 2 grudnia 2010 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 2 grudnia 2010 r. w Brukseli została sporządzona i Umowa o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Gruzją, z drugiej strony, w następującym brzmieniu:

### 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.;

PRZYZNAJĄC, 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 Strony 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 podróży 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 społeczeństwu 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 trzech 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 zdadnością 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 bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankrutstwem 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, umożliwiającą 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 zarządkiem, 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 zabraniem 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 któregośkolwiek 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 którejkolwiek 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 sprzyżanie 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 wniosła 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 udzielenia 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 wymiennalnych 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 wymiennalnych 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 nabywcy 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 świadczonych usług.

8. Normalne wyposażenie statków powietrznych oraz materiały i zapasy przechowywane zazwyczaj na pokładzie statku powietrznego przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron mogą być wyladowywane 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

##### **Oplaty 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 równomiernie rozdzielone między kategorie użytkowników. Opłaty te mogą odzwierciedlać całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnieniem 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 (Rozstrzygnięcie 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 przeciwko 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 zobowiązań wynikających 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 rozważy 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.

## 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 zatwierdzanej 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 wolności, 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 członkowskim 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 zatwierdzanej 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), zdatność 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 uchylającą 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 uchylającą 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 uchylającą 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 zdadności 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 zdadności 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 zdadności 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 określone 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 rozdział 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).
-

**COMMON AVIATION AREA AGREEMENT****between the European Union and its Member States, of the one part, and Georgia, of the other part**

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

Parties to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, hereinafter referred to as the 'Member States', and

THE EUROPEAN UNION,

of the one part, and

GEORGIA, hereinafter referred to as 'Georgia',

of the other part,

NOTING the Agreement on Partnership and Cooperation between the European Communities and their Member States, of the one part, and Georgia, of the other part, done at Luxembourg on 22 April 1996;

DESIRING to create a common aviation area (CAA) based on mutual market access to the air transport markets of the Parties, with equal conditions of competition, and respect of the same rules — including in the areas of safety, security, air traffic management, social aspects and the environment;

DESIRING to facilitate the expansion of air transport opportunities, including through the development of air transport networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transport services;

RECOGNISING the importance of air transport in promoting trade, tourism and investment;

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

AGREEING that it is appropriate to base the CAA rules on the relevant legislation in force within the European Union, as laid down in Annex III to this Agreement;

RECOGNISING that full compliance with the CAA rules entitle the Parties to reap its full advantages including opening access to markets and maximising benefits for the consumers, and the industries and labour of both Parties;

RECOGNISING that the creation of the CAA and implementation of its rules cannot be achieved without transitional arrangements where necessary;

RECOGNISING the importance of adequate assistance in this regard;

DESIRING to make it possible for air carriers to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including air carrier workers, benefit in a liberalised agreement;

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

DESIRING to ensure a level playing field for air carriers, allowing fair and equal opportunity for their air carriers to provide the agreed services;

RECOGNISING that subsidies may adversely affect air carrier competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

AFFIRMING the importance of protecting the environment in developing and implementing international aviation policy and recognising the rights of sovereign States to take appropriate measures to this effect;

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal 28 May 1999;

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, labour, and communities of both Parties,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

#### *Article 1*

#### **Definitions**

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

- |   |  |
|---|--|
| <p>(1) 'agreed services' and 'specified routes' mean international air transport pursuant to Article 2 (Grant of rights) of, and Annex I to, this Agreement;</p> <p>(2) 'Agreement' means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;</p> <p>(3) 'air transport' means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, which, for the avoidance of doubt, shall include scheduled and non-scheduled (charter) air transport, and full cargo services;</p> <p>(4) 'competent authorities' means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;</p> <p>(5) 'fitness' means whether an air carrier is fit to operate international air services, that is to say, whether it has satis-</p> | <p>factory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements which govern the operation of such services;</p> <p>(6) 'citizenship' means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control, and principal place of business.</p> <p>(7) 'Convention' means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:</p> <p>(a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Georgia and the Member State or Member States of the European Union; and</p> <p>(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, in so far as such Annex or amendment is at any given time effective for both Georgia and the Member State or Member States of the European Union as is relevant to the issue in question;</p> |
|---|--|

- (8) 'fifth freedom right' means the right or privilege granted by one State (the 'Granting State') to the air carriers of another State (the 'Recipient State'), to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third state, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;
- (9) 'full cost' means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead and where relevant any applicable charges aimed at reflecting environmental costs and applied without distinction as to nationality;
- (10) 'international air transportation' means air transportation which passes through the air space over the territory of more than one State;
- (11) 'ECAA Agreement' means the multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo <sup>(1)</sup> on the establishment of a European common aviation area;
- (12) 'Euromed country' means any Mediterranean country involved in the European Neighbourhood Policy (which are, on the date of signature of the Agreement, Morocco, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Lebanon, Jordan, Israel, the Palestinian territory, Syria and Turkey);
- (13) 'national' means any person having Georgian nationality for the Georgian Party, or the nationality of a Member State for the European Party, or entity, in so far as, in the case of a legal entity, it is at all times under the effective control, be it directly or by majority participation, of persons having Georgian nationality for the Georgian Party, or persons or entities having the nationality of a Member State or one of the third countries identified in Annex IV for the European Party;
- (14) 'operating licences' means, in the case of the European Union and its Member States operating licences and any other relevant documents or certificates given under the relevant EU legislation in force and, in the case of Georgian licences, certificates or permits given under the relevant Georgian legislation in force;
- (15) 'Parties' shall mean, on the one hand, the European Union and its Member States, or the European Union and its Member States, in accordance with their respective powers (the European Party), and, on the other hand, Georgia (the Georgian Party);
- (16) 'price' means:
- (i) 'air fares' to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services; and
- (ii) 'air rates' to be paid for the carriage of cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services.
- This definition covers, where applicable, the surface transportation in connection with international air transport, and the conditions to which their application is subject.
- (17) 'principal place of business' means the head office or registered office of an air carrier in the Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;
- (18) 'public service obligation' means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Party concerned for fulfilling public service obligations;
- (19) 'subsidy' means any financial contribution granted by the authorities or a regional organisation or another public organisation, i.e. when:
- (a) a practice of a government or regional body or other public organisation involves a direct transfer of funds such as grants, loans or equity infusion, potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;
- (b) revenue of a government or regional body or other public organisation that is otherwise due is foregone, not collected, or unduly diminished;
- (c) a government or regional body or other public organisation provides goods or services other than general infrastructure, or purchases goods or services; or
- (d) a government or regional body or other public organisation makes payments to a funding mechanism or entrusts or directs a private body to carry out one or more of the type of functions illustrated under (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differs from practices normally followed by governments;

<sup>(1)</sup> Pursuant to UN Security Council Resolution 1244 of 10 June 1999.

and where a benefit is thereby conferred.

- (20) 'SESAR' means the technical implementation of the single European sky which provides a coordinated, synchronised research, development and deployment of the new generations of air traffic management systems;
- (21) 'territory' means, for Georgia, the land areas and territorial waters adjacent thereto under its sovereignty, suzerainty, protection or mandate, and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union is applied and under the conditions laid down in those Treaties and any successor instrument. The application of this Agreement to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated and to the continuing suspension of Gibraltar airport from EU aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States in accordance with the Ministerial Statement on Gibraltar airport agreed in Cordoba on 18 September 2006;
- (22) 'user charge' means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities;

#### TITLE I

### ECONOMIC PROVISIONS

#### Article 2

#### Grant of rights

1. Each Party shall grant to the other Party in accordance with Annex I and Annex II, the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);
- (c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combination; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:

- (a) Georgia the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;
- (b) the European Union the right to take on board, in the territory of Georgia, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of Georgia.

#### Article 3

#### Authorisation

1. On receipt of applications for operating authorisation from an air carrier of one Party the competent authorities of the other Party shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:

- (a) for an air carrier of Georgia:
- the air carrier has its principal place of business in Georgia and holds a valid operating certificate in accordance with the applicable law of Georgia, and
  - effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by Georgia, and
  - unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, and effectively controlled by Georgia and/or its nationals;
- (b) for an air carrier of the European Union:
- the air carrier has its principal place of business in the territory of a Member State under the Treaty on the Functioning of the European Union, and holds a valid operating licence, and
  - effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant competent authority is clearly identified, and
  - unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is owned, directly or through majority ownership, by Member States and/or by nationals of the Member States, or by other States listed in Annex IV, and/or of the nationals of these other States;
- (c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the authority competent for the operation of air transport; and
- (d) the provisions set forth in Article 14 (Aviation safety) and Article 15 (Aviation security) of this Agreement are being maintained and administered.

*Article 4***Reciprocal recognition of regulatory determinations with regard to airline fitness, ownership and control**

Upon receipt of an application for authorisation from an air carrier of one Party, the competent authorities of the other Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the competent authorities of the first Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and not inquire further into such matters, except as provided for at (a) and (b) below:

- (a) If, after receipt of an application for authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Party have a specific reason for concern that, despite the determination made by the competent authorities of the other Party, the conditions prescribed in Article 3 (Authorisation) of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they are to promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Party may seek consultations, which may include representatives of the relevant competent authorities, and/or additional information relevant to this concern, and such requests are to be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Party may bring the matter to the Joint Committee set up under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.
- (b) This Article does not cover recognition of determinations in relation to:
- safety certificates or licences,
  - security arrangements, or
  - insurance coverage.

*Article 5***Refusal, revocation, suspension, limitation of authorisation**

1. The competent authorities of either Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Party where:

- (a) for an air carrier of Georgia:
- the air carrier does not have its principal place of business in Georgia or does not have a valid operating certificate in accordance with the applicable law of Georgia, or
  - effective regulatory control of the air carrier is not exercised or maintained by Georgia, or
  - unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is not owned or effectively controlled, directly or through majority ownership, by Georgia and/or nationals of Georgia;

- (b) for an air carrier of the European Union:

- the air carrier does not have its principal place of business in the territory of a Member State under the Treaty on the Functioning of the European Union, or does not have a valid operating licence, or
  - effective regulatory control of the air carrier is not exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the competent authority is not clearly identified, or
  - unless otherwise determined under Article 6 (Investment) of this Agreement, the air carrier is not owned and effectively controlled, directly or through majority ownership, by Member States and/or nationals of Member States, or by the other States listed in Annex IV, and/or nationals of these other States;
- (c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 7 (Compliance with laws and regulations) of this Agreement; or
- (d) the provisions set forth in Article 14 (Aviation safety) and Article 15 (Aviation security) of this Agreement are not being maintained or administered; or
- (e) a Party has made the determination in accordance with Article 8 (Competitive environment) of this Agreement that the conditions for a competitive environment are not being fulfilled.

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with points (c) or (d) of paragraph 1 of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the competent authorities of the other Party.

3. Neither Party shall use its rights established by the present Article to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions of any air carriers of a Party on the grounds that majority ownership and/or effective control of that air carrier is vested in one or more Party to the ECAA or their nationals, provided that such Party or Parties to the ECAA offer reciprocal treatment.

*Article 6***Investment**

Notwithstanding Article 3 (Authorisation) and Article 5 (Refusal, revocation, suspension, limitation of authorisation) of this Agreement, the majority ownership or the effective control of an air carrier of Georgia by Member States or their nationals, or of an air carrier of the European Union by Georgia or its nationals, shall be permitted by virtue of a prior decision of the Joint Committee established by this Agreement in accordance with Article 22(2) (Joint Committee) of this Agreement.

This decision shall specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third countries and the Parties. The provisions of Article 22(8) (Joint Committee) of this Agreement shall not apply to this type of decision.

*Article 7***Compliance with laws and regulations**

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in air transport, or to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's air carriers.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's air carriers.

*Article 8***Competitive environment**

1. The Parties acknowledge that it is their joint objective to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers operate on a fully commercial basis and are not subsidised.
2. Within the scope of this Agreement, and without prejudice to any special provisions contained therein, any discrimination on grounds of nationality shall be prohibited.
3. State aid which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or certain aviation products or services is incompatible with the proper functioning of this Agreement, in so far as it may affect trade between the Parties in the aviation sector.
4. Any practices contrary to this Article shall be assessed on the basis of criteria arising from the application of the competition rules applicable in the European Union, in particular from Article 107 of the Treaty on the Functioning of the European Union and interpretative instruments adopted by the European Union institutions.
5. If one Party finds that conditions exist in the territory of the other Party, in particular due to a subsidy, which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided for in Article 22 (Joint Committee) of this Agreement. From the receipt of such a request consultations shall start within 30 days. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the start of consultations shall constitute grounds for the Party that requested the consultations to take action to refuse, withhold, revoke, suspend or impose appropriate conditions on the authorisations of the air carrier(s) concerned, consistent with Article 5 (Refusal, revocation, suspension or limitation of authorisation) of this Agreement.

6. The actions, referred to in paragraph 5 of this Article, shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier or air carriers benefiting from a subsidy or the conditions referred to in this Article, and shall be without prejudice to the right of either Party to take action under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.

7. Each Party, upon notification to the other Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

8. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Parties.

*Article 9***Commercial opportunities****Air carrier representatives**

1. The air carriers of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport and related activities.

2. The air carriers of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport.

**Ground handling**

3. (a) Without prejudice to point (b) below, each air carrier shall have in relation to ground handling in the territory of the other Party:
  - (i) the right to perform its own ground handling ('self-handling'); or, at its option
  - (ii) the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Party, and where such suppliers are present in the market.
- (b) For the following categories of ground handling services, i.e. baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a)(i) and (ii) shall be subject only to physical or operational constraints according to the laws and regulations applicable in the territory of the other Party. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective



competition between suppliers that provide ground handling services, all such services shall be available on both an equal and non discriminatory basis to all air carriers; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

#### Sales, local expenses, and transfer of funds

4. Any air carrier of each Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through internet. Each air carrier shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies in accordance with the local currency legislation.

5. Each air carrier shall have the right to convert and remit from the territory of the other Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, to the country or countries of its choice, on demand, local revenues. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The air carriers of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies in accordance with local currency legislation.

#### Cooperative arrangements

7. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

- (a) any air carrier or carriers of the Parties; and
- (b) any air carrier or carriers of a third country; and
- (c) any surface, land or maritime carriers;

provided that (i) all participants in such arrangements hold the appropriate underlying route authority; and (ii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In

respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case before boarding, which transportation providers will operate each sector of the service.

- 8. (a) In relation to the transport of passengers, surface transportation providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transportation is held out by an air carrier under its own name. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.
- (b) Moreover, and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transportation of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with air transport any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of Georgia and the European Union, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right[s] to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

#### Leasing

- 9. (a) The air carriers of each Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft and crew leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Parties to such arrangements.
- (b) Neither Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this Agreement.
- (c) The leasing with crew (wet-leasing) by a Georgian air carrier of an aircraft of an air carrier of a third country, or, by an air carrier of the European Union, of an aircraft of an air carrier of a third country other than those mentioned in Annex IV to this Agreement, in order to exploit the rights envisaged in this Agreement, shall remain exceptional

or meet temporary needs. It shall be submitted for prior approval of the licensing authority of the leasing air carrier and to the competent authority of the other Party.

#### Franchising/Branding

10. The air carriers of each Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

#### Article 10

##### Customs duties and taxation

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise duties, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national or local authorities or the European Union; and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, under its relevant applicable legislation, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- (a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;
- (b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Party used in international air transport;
- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for

use in or on an aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

- (d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Party, introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and
- (e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent a Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory on a non-discriminatory basis for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

4. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities and not to be transferred without payment of relevant customs duties and taxes.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of one Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

7. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges that are not based on the cost of the service provided.

8. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of an air carrier airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

9. The stipulations of this Agreement shall not affect the field of VAT, with the exception of turnover tax on imports. The provisions of the respective conventions in force between a Member State and Georgia for the avoidance of double taxation on income and on capital remain unaffected by this Agreement.

#### Article 11

##### **User charges for airports and aviation facilities and services**

1. Each Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Party for the use of air navigation and air traffic control, airport, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air carriers of the other Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

2. Each Party shall require consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers and/or their representative bodies using the services and facilities, and shall ensure that the competent charging authorities or bodies and the air carriers or their representative bodies exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Party shall ensure that the competent charging authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

3. Neither Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 23 (Dispute resolution and arbitration) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or
- (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

#### Article 12

##### **Pricing**

1. The Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.
2. The Parties shall not require prices to be filed or notified.
3. Discussions between competent authorities may be held on matters such as, but not limited to prices which may be unjust, unreasonable, discriminatory or subsidised.

#### Article 13

##### **Statistics**

1. Each Party shall provide to the other Party statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.
2. The Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee under Article 22 (Joint Committee) of this Agreement to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

#### TITLE II

### **REGULATORY COOPERATION**

#### Article 14

##### **Aviation safety**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the aviation safety legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.
2. The Parties shall cooperate to ensure the implementation by Georgia of the legislation referred to in paragraph 1 of this Article. To this purpose, Georgia shall be involved in the work of the European Aviation Safety Agency as an observer from the date of entry into force of this Agreement.
3. The Parties shall ensure that aircraft registered in one Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.
4. The competent authorities of a Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Party.

5. The competent authorities of a Party shall take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that an aircraft, a product or an operation may:

- (a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable;
- (b) give rise to serious concerns — established through an inspection referred to in paragraph 3 of this Article — that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable; or
- (c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention or the legislation specified in Part C of Annex III to this Agreement, whichever is applicable.

6. Where the competent authorities of one Party take action under paragraph 5, they shall promptly inform the competent authorities of the other Party of taking such action, providing reasons for their action.

7. Where measures taken in application of paragraph 5 of this Article are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, either Party may refer the matter to the Joint Committee.

#### Article 15

##### Aviation security

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the European Union's aviation security legislation specified in Part D of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. Georgia may be subjected to a European Commission inspection in accordance with the relevant European Union security legislation as referred to in Annex III to this Agreement. The Parties shall establish the necessary mechanism for the exchange of information on the results of such security inspections.

3. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental precondition for the operation of international air services, the Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of

Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the marking of plastic explosives for purpose of detection signed at Montreal on 1 March 1991, in so far as both Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which both Parties are parties.

4. The Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

5. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security standards and, so far as they are applied by them, the recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and designated as Annexes to the Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Parties. Both Parties shall require that operators of aircraft of their registry, operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

6. Each Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 of this Article required by the other Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Party.

7. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except where not reasonably possible in case of emergency, each Party will inform the other Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

9. Each Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

10. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Party shall request immediate consultations with the other Party.

11. Without prejudice to Article 5 (Refusal, revocation, suspension, limitation of authorisations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Party.

12. When required by an immediate and extraordinary threat, a Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

13. Any action taken in accordance with the paragraph 11 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Party with the full provisions of this Article.

#### Article 16

##### **Air traffic management**

1. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the provisions of the legislation specified in Part B of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Parties shall cooperate in the field of air traffic management with a view to extending the single European sky to Georgia in order to enhance current safety standards and overall efficiency for general air traffic standards in Europe, to optimise capacities, to minimise delays and to increase environmental efficiency. To this purpose, Georgia shall be involved as observer in the Single Sky Committee from the date of entry into force of the Agreement. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.

3. With a view to facilitating the application of the single European sky legislation in their territories:

(a) Georgia shall take the necessary measures to adjust its air traffic management institutional structures to the single European sky, in particular by ensuring that pertinent national supervisory bodies are at least functionally independent of air navigation service providers; and

(b) The European Union shall associate Georgia with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services,

airspace and interoperability that stem from the single European sky, in particular through the early involvement of Georgia's efforts to establish functional airspace blocks, or through appropriate coordination on SESAR.

#### Article 17

##### **Environment**

1. The Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing aviation policy. The Parties acknowledge that effective global, regional, national and/or local action is needed to minimise civil aviation's impact on the environment.

2. Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in conformity with the legislation relating to air transport specified in Part E of Annex III to this Agreement.

3. The Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

4. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

#### Article 18

##### **Consumer protection**

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part G of Annex III to this Agreement.

#### Article 19

##### **Computer reservation systems**

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part H of Annex III to this Agreement.

#### Article 20

##### **Social aspects**

Subject to the transitional provisions set out in Annex II to this Agreement, the Parties shall act in accordance with the legislation relating to air transport specified in Part F of Annex III to this Agreement.

## TITLE III

## INSTITUTIONAL PROVISIONS

## Article 21

**Interpretation and enforcement**

1. The Parties shall take all appropriate measures, whether general or specific, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.
2. Each Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement and, in particular, the regulations and directives related to air transport listed in Annex III to this Agreement.
3. Each Party shall give the other Party all necessary information and assistance in the case of investigations on possible infringements of provisions of this Agreement which that other Party carries out under its respective competences as provided in this Agreement.
4. Whenever the Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of substantial interest to the other Party and which concern the authorities or undertakings of the other Party, the competent authorities of the other Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.
5. In so far as the provisions of this Agreement and the provisions of the acts specified in Annex III to this Agreement are identical in substance to corresponding rules of the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union and to acts adopted pursuant to the Treaty on European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, those provisions shall, in their implementation and application, be interpreted in conformity with the relevant rulings and decisions of the Court of Justice and the European Commission.

## Article 22

**The Joint Committee**

1. A joint committee composed of representatives of the Parties (hereinafter referred to as 'the Joint Committee') is hereby established, which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose it shall make recommendations and take decisions where expressly provided by this Agreement.
2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and shall be binding upon the Parties. They will be put into effect by the Parties in accordance with their own rules.
3. The Joint Committee shall adopt, by a decision, its rules of procedure.
4. The Joint Committee shall meet as and when necessary. Either Party may request the convening of a meeting.
5. A Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall

begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Parties.

6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Parties shall exchange information and, at the request of either Party, shall hold consultations within the Joint Committee.
7. If, in the view of one of the Parties, a decision of the Joint Committee is not properly implemented by the other Party, the former may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Party may take appropriate safeguard measures under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.
8. Without prejudice to paragraph 2, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 24 (Safeguard measures) of this Agreement.
9. In accordance with Article 6 (Investment) of this Agreement, the Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority ownership, or changes in the effective control of air carriers of the Parties.
10. The Joint Committee shall also develop cooperation by:
  - (a) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), competitive environment and consumer protection;
  - (b) reviewing market conditions affecting air services under this Agreement;
  - (c) regularly examining the social effects of this Agreement as it is implemented, notably in the area of employment and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;
  - (d) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement;
  - (e) agreeing, on the basis of consensus, on proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement;
  - (f) considering and developing technical assistance in the areas covered by this Agreement; and
  - (g) fostering cooperation in relevant international forums.

## Article 23

**Dispute resolution and arbitration**

1. If any dispute arises between the Parties relating to the interpretation or application of this Agreement they shall in the first place endeavour to settle it through formal consultations within the Joint Committee in accordance with paragraph 5 of Article 22 (Joint Committee) of this Agreement.

2. Either Party may refer any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, which it has not been possible to resolve in accordance with paragraph 1 of this Article, to an arbitration panel of three arbitrators in accordance with the procedure laid down hereafter:

- (a) each Party shall appoint an arbitrator within sixty (60) days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration panel addressed by the other Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the other two arbitrators within sixty (60) additional days. If one of the Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Party may request the President of the Council of the ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable;
- (b) the third arbitrator appointed under the terms of paragraph (a) above should be a national of a third State and shall act as a President of the arbitration panel;
- (c) the arbitration panel shall agree its rules of procedure; and
- (d) subject to the final decision of the arbitration panel, the initial expenses of the arbitration shall be shared equally by the Parties.

3. At the request of a Party the arbitration panel may order the other Party to implement interim relief measures pending the panel's final determination.

4. Any provisional decision or final decision of the arbitration panel shall be binding upon the Parties.

5. If one of the Parties does not act in conformity with a decision of the arbitration panel taken under the terms of this Article within thirty (30) days from the notification of the aforementioned decision, the other Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement from the Party at fault.

#### Article 24

##### **Safeguard measures**

1. The Parties shall take any general or specific measures required to fulfil their obligations under this Agreement. They shall ensure that the objectives set out in this Agreement are attained.

2. If either Party considers that the other Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate safeguard measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures as will least disturb the functioning of this Agreement.

3. A Party which is considering taking safeguard measures shall without delay notify the other Parties through the Joint Committee and shall provide all relevant information.

4. The Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.

5. Without prejudice to Article 3(d) (Authorisation), Article 5(d) (Refusal, revocation, suspension, limitation of authorisation), Article 14 (Aviation safety) and Article 15 (Aviation security) of this Agreement, the Party concerned may not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 3 of this Article, unless the consultation procedure under paragraph 4 of this Article has been concluded before the expiry of the stated time limit.

6. The Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

7. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

#### Article 25

##### **Relationship to other agreements**

1. The provisions of this Agreement shall prevail over the relevant provisions of existing bilateral agreements between Georgia and the Member States. However, existing traffic rights which originate from these bilateral agreements and which are not covered under this Agreement can continue to be exercised, provided that there is no discrimination between the Member States and their nationals.

2. The Parties shall consult in the Joint Committee, upon request of either side, to recommend whether Georgia should join the ECAA Agreement.

3. If the Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

#### Article 26

##### **Amendments**

1. If one of the Parties wishes to amend the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly for its decision.

2. The Joint Committee may, upon the proposal of one Party and in accordance with this Article, decide to modify the Annexes to this Agreement.

3. The amendment to this Agreement shall enter into force after completion of the respective internal procedures of each Party.

4. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination and the provisions of this Agreement to

unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement.

5. When new legislation or an amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement is being considered by either Parties, it shall inform the other Party as appropriate and possible. At the request of either Party, an exchange of views may take place in the Joint Committee.

6. Each Party shall regularly and as soon as appropriate inform the other Party of newly adopted legislation or amendment to its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement. Upon the request of any Party, the Joint Committee shall within sixty (60) days thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

7. Following the exchange of views referred to in paragraph 6 of this Article, the Joint Committee shall:

- (a) adopt a decision revising Annex III to this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;
- (b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or
- (c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

#### Article 27

##### Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to ICAO and to the UN Secretariat. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the IATA traffic

season in effect one year following the date of written notification of termination, unless the notice is withdrawn by mutual agreement of the Parties before the expiry of this period.

#### Article 28

##### Registration with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO and with the UN Secretariat.

#### Article 29

##### Provisional application and entry into force

1. This Agreement shall enter into force one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, Georgia shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to Georgia the diplomatic note from the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the Parties agree to provisionally apply this Agreement, in accordance with their internal procedures and/or domestic legislation as applicable, from the first day of the month following the date of the latest note of which the Parties have notified the other Party of the completion of the necessary procedures for application.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

Done at Brussels on the second day of December in the year two thousand and ten, in duplicate, in the Bulgarian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovene, Spanish, Swedish and Georgian languages, each text being equally authentic.



## ANNEX I

**AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES**

1. This Annex is subject to the transitional provisions contained in Annex II to this Agreement.
2. Each Party grants to the air carriers of the other Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:
  - (a) for air carriers of the European Union: any point in the European Union — intermediate points in Euromed countries, ECAA, or countries listed in Annex IV — any point in Georgia — points beyond;
  - (b) for air carriers of Georgia: any point in Georgia — intermediate points in Euromed countries, ECAA or countries listed in Annex IV — any point in the European Union.
3. The services operated according to paragraph 2 of this Annex shall originate or terminate in the territory of Georgia, for Georgian air carriers, and in the territory of the European Union for air carriers of the European Union.
4. Air carriers of both Parties may on any or all flights and at their option:
  - (a) operate flights in either or both directions;
  - (b) combine different flight numbers within one aircraft operation;
  - (c) serve intermediate and beyond points, as specified in paragraph 2 of this Annex, and points in the territories of the Parties in any combination and in any order;
  - (d) omit stops at any point or points;
  - (e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;
  - (f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Party;
  - (g) carry transit traffic through the other Party's territory; and
  - (h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.
5. Each Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air carriers of the other Party, except for customs, technical, operational, environmental, protection of health reasons or in application of Article 8 (Competitive environment) of this Agreement.
6. The air carriers of each Party may serve, including within the framework of code share arrangements, any point located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise fifth freedom rights.

## ANNEX II

## TRANSITIONAL PROVISIONS

1. The implementation and application by Georgia of all the provisions of the legislation of the European Union relating to air transport indicated in Annex III to this Agreement, with the exception of the security legislation under Part D of Annex III to this Agreement, shall be the subject of an evaluation under the responsibility of the European Union which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted two years after the entry into force of the Agreement at the latest.
2. Notwithstanding the provisions of Annex I to this Agreement, the agreed services and specified routes of this Agreement, shall not include, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 1 of this Annex II to this Agreement, the right to exercise fifth freedom rights, including for the air carriers of Georgia between points within the territory of the European Union.

However, all traffic rights already granted by one of the bilateral agreements between Georgia and the Member States of the European Union can continue to be exercised in so far as there is no discrimination between air carriers of the European Union on the basis of nationality.

3. The implementation of the aviation security legislation by Georgia shall be the subject of an evaluation under the responsibility of the European Union which shall be validated by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted at the latest three years after the entry into force of this Agreement. In the meantime, Georgia shall implement ECAC Doc 30.
4. At the end of the transitional period, the confidential part of the security legislation as provided in Part D of Annex III to this Agreement shall be made available to the appropriate authority of Georgia, subject to an agreement on the exchange of security sensitive information including EU classified information.
5. The gradual transition of Georgia to the full application of the legislation of the European Union relating to air transport indicated in Annex III to this Agreement may be subject to regular assessments. The assessments shall be carried out by the European Commission in cooperation with Georgia.
6. As of the date of decision referred to in paragraph 1 of this Annex, Georgia will apply operating licensing rules substantially equivalent to those contained in Chapter II of Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community. The provisions of Article 4 of this Agreement with regard to the reciprocal recognition of fitness and/or citizenship determinations made by the competent authorities of Georgia shall be applied by the competent authorities of the European Union upon the confirmation by the Joint Committee of the full application by Georgia of such operating licensing rules.
7. Without prejudice to a decision within the Joint Committee or within Article 24 (Safeguard measures), airworthiness of aircraft registered at the date of signature in the Georgian register and used by operators under the regulatory control of Georgia, which do not have a type certificate issued by EASA in accordance with the relevant EU legislation in Part C of Annex III to this Agreement, can be managed under the responsibility of the Georgian competent authorities in accordance with the applicable national requirements of Georgia until:
  - (a) 1 January 2015 for certain aircraft engaged in cargo-only operations;
  - (b) 31 December 2019 for certain helicopters and light and ultra-light aircraft engaged in operations such as search and rescue, aerial work, training, emergency, agricultural and humanitarian flights in accordance with the operational certificates of the respective carriers, provided the aircraft complies with international aviation safety standards established pursuant to the Convention. Such aircraft shall not benefit from any additional rights granted under this Agreement after the decision referred to in paragraph 1 of this Annex has been adopted.

## ANNEX III

(Subject to regular update)

**RULES APPLICABLE TO CIVIL AVIATION**

The 'applicable provisions' of the following acts shall be applicable in accordance with this Agreement unless otherwise specified in this Annex or in Annex II to this Agreement (transitional provisions). Where necessary, specific adaptations for each individual act are set out hereafter:

**A. Market access and ancillary issues**

No 95/93

Council Regulation (EEC) No 95/93 of 18 January 1993 on common rules for the allocation of slots at Community airports

as amended by:

Regulation (EC) No 894/2002 of the European Parliament and of the Council of 27 May 2002 amending Council Regulation (EEC) No 95/93

Regulation (EC) No 1554/2003 of the European Parliament and of the Council of 22 July 2003 amending Council Regulation (EEC) No 95/93

Regulation (EC) No 793/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 amending Council Regulation (EEC) No 95/93

Applicable provisions: Articles 1 to 12, and 14a(2)

As regards the application of Article 12(2), the term 'the Commission' shall read 'the Joint Committee'

No 96/67

Council Directive 96/67/EC of 15 October 1996 on access to the ground handling market at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 25 and Annex

As regards the application of Article 10, the term 'Member States' shall read 'Member States of the European Union'

As regards the application of Article 20(2), the term 'the Commission' shall read 'the Joint Committee'

No 785/2004

Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21 April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators

Applicable provisions: Articles 1 to 8, and 10(2)

No 2009/12

Directive 2009/12/EC of the European Parliament and of the Council of 11 March 2009 on airport charges

Applicable provisions: Articles 1 to 12

**B. Air traffic management**

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the framework Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, and 9 to 14

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 19, Annexes I and II

No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 11

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Annexes I to V

No 2096/2005

Commission Regulation (EC) No 2096/2005 of 20 December 2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 1315/2007 of 8 November 2007 on safety oversight in air traffic management and amending Regulation (EC) 2096/2005

Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Commission Regulation (EC) No 668/2008 of 15 July 2008 amending Annexes II to V of Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services, as regards working methods and operating procedures

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to V

No 2150/2005

Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

No 2006/23

Directive 2006/23/EC of the European Parliament and of the Council of 5 April 2006 on a Community air traffic controller licence

Applicable provisions: Articles 1 to 16, 18, 19, 20 and Annexes I to IV

No 730/2006

Commission Regulation (EC) No 730/2006 of 11 May 2006 on airspace classification and access of flights operated under visual flight rules above flight level 195

No 1794/2006

Commission Regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services

No 1033/2006

Commission Regulation (EC) No 1033/2006 of 4 July 2006 laying down the requirements on procedures for flight plans in the pre-flight phase for the single European sky

No 1032/2006

Commission Regulation (EC) No 1032/2006 of 6 July 2006 laying down requirements for automatic systems for the exchange of flight data for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

No 219/2007

Council Regulation (EC) No 219/2007 of 27 February 2007 on the establishment of a Joint Undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)

Applicable provisions: Article 1(1)-(2) and (5)-(7), Articles 2 to 3, Article 4(1), Annex

No 633/2007

Commission Regulation (EC) No 633/2007 of 7 June 2007 laying down requirements for the application of a flight message transfer protocol used for the purpose of notification, coordination and transfer of flights between air traffic control units

Applicable provisions: Articles 1 to 7, the second and third sentences of Article 8, Annexes I to IV

No 1265/2007

Commission Regulation (EC) No 1265/2007 of 26 October 2007 laying down requirements on air-ground voice channel spacing for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to IV

No 1315/2007

Commission Regulation (EC) No 1315/2007 of 8 November 2007 on safety oversight in air traffic management and amending Regulation (EC) No 2096/2005

Applicable provisions: Articles 1 to 15

No 482/2008

Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Applicable provisions: Articles 1 to 5, Annexes I to II

No 668/2008

Commission Regulation (EC) No 668/2008 of 15 July 2008 amending Annexes II to V of Regulation (EC) No 2096/2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services, as regards working methods and operating procedures

Applicable provisions: Articles 1 to 2

No 1361/2008

Council Regulation (EC) No 1361/2008 of 16 December 2008 amending Regulation (EC) No 219/2007 on the establishment of a joint undertaking to develop the new generation European air traffic management system (SESAR)

Applicable provisions: Articles 1 to 5 (with the exception of Article 1.6), Annex (with the exception of points 11 and 12)

No 29/2009

Commission Regulation (EC) No 29/2009 of 16 January 2009 laying down requirements on data link services for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I-VII

No 30/2009

Commission Regulation (EC) No 30/2009 of 16 January 2009 amending Regulation (EC) No 1032/2006 as far as the requirements for automatic systems for the exchange of flight data supporting data link services are concerned

Applicable provisions: Articles 1 to 2, Annex

No 262/2009

Commission Regulation (EC) No 262/2009 of 30 March 2009 laying down requirements for the coordinated allocation and use of Mode S interrogator codes for the single European sky

Applicable provisions: Articles 1 to 13, Annexes I-III

No 1070/2009

Regulation (EC) No 1070/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulations (EC) No 549/2004, (EC) No 550/2004, (EC) No 551/2004 and (EC) No 552/2004 in order to improve the performance and sustainability of the European aviation system

Applicable provisions: Articles 1 to 5, with the exception of Article 1.4

## C. Aviation safety

No 3922/91

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 amending to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91

Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91

Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency

Regulation (EC) No 1899/2006 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

Regulation (EC) No 1900/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation

Commission Regulation (EC) No 8/2008 of 11 December 2007 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane

Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane

Applicable provisions: Articles 1 to 10, 12 to 13 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Annexes I to III

As regards the application of Article 12, 'Member States' shall read 'Member States of the European Union'

No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 68 with the exception of Article 65, the second subparagraph of Article 69(1), Article 69(4), Annexes I to VI

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 690/2009 of 30 July 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and the Council on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Regulation (EC) No 1108/2009 of the European Parliament and of the Council of 21 October 2009 amending Regulation (EC) No 216/2008 in the field of aerodromes, air traffic management and air navigation services and repealing Directive 2006/23/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 3 (with the exception of Article 1.7 establishing new Articles 8a.5, 8b.6 and 8c.10), Annex

No 94/56

Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigations of civil aviation accidents and incidents

Applicable provisions: Articles 1 to 12

No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

No 1321/2007

Commission Regulation (EC) No 1321/2007 of 12 November 2007 laying down implementing rules for the integration into a central repository of information on civil aviation occurrences exchanged in accordance with Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 4

No 1330/2007

Commission Regulation (EC) No 1330/2007 of 24 September 2007 laying down implementing rules for the dissemination to interested parties of information on civil aviation occurrences referred to in Article 7(2) of Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council

Applicable provisions: Articles 1 to 10, Annexes I to II

No 1702/2003

Commission Regulation (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 381/2005 of 7 March 2005 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations

Commission Regulation (EC) No 706/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the period during which Member States may issue approvals of a limited duration

Commission Regulation (EC) No 335/2007 of 28 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the implementing rules related to environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances

Commission Regulation (EC) No 375/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations

Commission Regulation (EC) No 287/2008 of 28 March 2008 on the extension of the period of validity of referred to in Article 2c(3) of Regulation (EC) No 1702/2003

Commission Regulation (EC) No 1057/2008 of 27 October 2008 amending Appendix II of Annex to Regulation (EC) No 1702/2003 concerning the Airworthiness Review Certificate (EASA Form 15a)

Commission Regulation (EC) No 1194/2009 of 30 November 2009 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances as well as for certification of design and production organisations

Note: Corrected by Corrigendum to Commission Regulation (EC) No 1194/2009 of 30 November 2009 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances as well as for certification of design and production organisations (OJ L 321, 8.12.2009)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, Annex. The transitional periods referred to in this Regulation shall be determined by the Joint Committee

No 2042/2003

Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 707/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 2042/2003 as regards approvals of a limited duration and Annexes I and III

Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Commission Regulation (EC) No 1056/2008 of 27 October 2008 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Commission Regulation (EU) No 127/2010 of 5 February 2010 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV

No 104/2004

Commission Regulation (EC) No 104/2004 of 22 January 2004 laying down rules on the organisation and composition of the Board of Appeal of the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 7 and Annex

No 593/2007

Commission Regulation (EC) No 593/2007 of 31 May 2007 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

as amended by:

Commission Regulation (EC) No 1356/2008 of 23 December 2008 amending Regulation (EC) No 593/2007 on the fees and charges levied by the European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 12, Article 14(2), Annex

No 736/2006

Commission Regulation (EC) No 736/2006 of 16 May 2006 on working methods of the European Aviation Safety Agency for conducting standardisation inspections

Applicable provisions: Articles 1 to 18

No 768/2006

Commission Regulation (EC) No 768/2006 of 19 May 2006 implementing Directive 2004/36/EC of the European Parliament and of the Council as regards the collection and exchange of information on the safety of aircraft using Community airports and the management of the information system

Applicable provisions: Articles 1 to 5

No 2111/2005

Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council of 14 December 2005 on the establishment of a Community list of air carriers subject to an operating ban within the Community and on informing air transport passengers of the identity of the operating air carrier, and repealing Article 9 of Directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1-13, Annex

Commission Regulation (EC) No 473/2006 of 22 March 2006 laying down implementing rules for the Community list of carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council



Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes A to C

Commission Regulation (EC) No 474/2006 of 22 March 2006 establishing the Community list of air carriers which are subject to an operating ban within the Community referred to in Chapter II of Regulation (EC) No 2111/2005 of the European Parliament and of the Council, and as subsequently amended

Applicable provisions: Articles 1 to 3 and Annexes A and B

D. Aviation security

No 300/2008

Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 18, Article 21, Annex

No 18/2010

Commission Regulation (EU) No 18/2010 of 8 January 2010 amending Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council as far as specifications for national quality control programmes in the field of civil aviation security are concerned

No 272/2009

Commission Regulation (EC) No 272/2009 of 2 April 2009 supplementing the common basic standards on civil aviation security laid down in the Annex to Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council

No 1254/2009

Commission Regulation (EU) No 1254/2009 of 18 December 2009 setting criteria to allow Member States to derogate from the common basic standards on civil aviation security and to adopt alternative security measures

Commission Regulation (EU) No ... of ... laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security [under EU adoption]

Commission Decision (EU) No ... of ... laying down detailed measures for the implementation of the common basic standards on aviation security containing information as referred to in point (a) of Article 18 of Regulation (EC) No 300/2008 [under EU adoption]

E. Environment

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes I and II

No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports

As amended or adapted by the 2003 Act of Accession and the 2005 Act of Accession

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I and II

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I to VI

## F. Social aspects

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European Agreement on the Organisation of Working Time of Mobile Workers in Civil Aviation concluded by the Association of European Airlines (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Airline Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

Applicable provisions: Articles 2 to 3, Annex

No 2003/88

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions: Article 1 to 19, 21 to 24 and 26 to 29

## G. Consumer protection

No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Applicable provisions: Articles 1 to 10

No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Applicable provisions: Articles 1 to 34

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents

as amended by:

Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97

Applicable provisions: Articles 1 to 8

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Applicable provisions: Articles 1 to 17

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Applicable provisions: Articles 1 to 17, Annexes I and II

## H. Other legislation

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89

Applicable provisions: Articles 1 to 18 and Annexes I and II

## ANNEX IV

## LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3 AND 5, AND ANNEX I

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);
  2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);
  3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);
  4. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation).
- 

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 23 września 2013 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*