

Ogólne warunki

1. DEFINICJE

W niniejszej Umowie, o ile kontekst nie stanowi inaczej: „Umowa” oznacza niniejsze Ogólne Warunki Czarteru, w tym Umowę Czarteru oraz wszelkie załączniki i dodatki do niej;

„Statek powietrzny” oznacza każdy statek powietrzny eksploatowany w związku z jakimkolwiek Lotem;

„Data Podstawowa” oznacza datę podpisania Umowy Czarteru;

„Przewoźnik” oznacza operatora Statku powietrznego; „Cena Czarteru” oznacza kwotę określoną w Umowie Czarteru;

„Lot” oznacza lot opisany w Umowie Czarteru;

„Umowa Czarteru” oznacza umowę, której przedmiotem jest usługa czarteru statku powietrznego pomiędzy Czarterującym a Brokerem;

„Czarterujący” oznacza każdą osobę, firmę lub osobę prawną czarterującą jakikolwiek statek powietrzny od Brokera lub Przewoźnika;

„Broker” oznacza Aero Charter Solutions Sp. z o.o.; oraz „Demurrage/Oплата Postojowa” oznacza opłatę należną Przewoźnikowi z tytułu niewywiązania się z załadunku lub rozładunku Statku powietrznego w uzgodnionym czasie.

2. CENA CZARTERU I PŁATNOŚĆ

2.1 Czarterujący zobowiązany jest do zapłaty Brokerowi Ceny Czarteru w terminie, w walucie, w kwotach i na rachunek określony zgodnie z postanowieniami zawartymi w Umowie Czarteru.

2.2 W przypadku wzrostu kosztów paliwa pomiędzy Datą Podstawową umowy a datą realizacji Lotu, Czarterujący może być zobowiązany do zapłaty Brokerowi kwoty w pełni rekompensującej ten wzrost.

2.3 W przypadku opóźnień lub innych zdarzeń wynikających z przyczyn leżących po stronie Czarterującego mogą zostać naliczone opłaty postojowe (demurrage), obliczane na podstawie godzinowej stawki lotu, zgodnie z ustaloną Ceną Czarteru za Statek Powietrzny.

2.4 W przypadku konieczności odladania (deicing), Czarterujący zostanie obciążony po zakończeniu lotu według rzeczywistych kosztów jakie poniósł Przewoźnik.

2.5 O ile nie określono inaczej w Umowie Czarteru, cena czarteru obejmuje koszty paliwa, oleju, bieżącej obsługi technicznej, lądowania, opłat nawigacyjnych, hangarowania, parkowania, obsługi naziemnej, wynagrodzenia i kosztów załogi lotniczej, cateringu na pokładzie (zimne przekąski i napoje), opłat licencyjnych, opłat za kontrolę bagażu, opłat za bezpieczeństwo na lotnisku oraz podatków lotniskowych i pasażerskich w trakcie lotów.

2.6 Wszystkie inne koszty o ile nie określono inaczej w Umowie Czarteru, w tym, lecz niewyłącznie, należny podatek VAT (jeśli wymagany), zakwaterowanie na ziemi, transfery naziemne, dodatkowe usługi kabinowe, specjalne zamówienia cateringowe, koszty telefonu satelitarnego na

pokładzie, koszty wifi w locie, saloniki VIP, koszty odladania (deicing), dopłaty paliwowe oraz wszelkie inne dodatkowe koszty usług, jakie mogą powstać, będą zgłaszane Czarterującemu w ciągu 14 dni od daty ich poniesienia i będą płatne niezwłocznie przez Czarterującego w ciągu 3 dni.

2.7 Jeśli płatność nie zostanie otrzymana przed odlotem, wówczas karta kredytowa/debetowa, którą dostarczył Czarterujący, zostanie obciążona. Jeśli karta kredytowa/debetowa nie została dostarczona, zostanie wydane ostateczne wezwanie do zapłaty, a w przypadku braku płatności, sprawa zostanie skierowana do sądu.

3. STATEK POWIETRZNY I ZAŁOGA

3.1 Broker zapewnia, że Przewoźnik dostarczy Statek Powietrzny na Lot, odpowiednio obsadzony i wyposażony, zatankowany oraz zdalny do lotu zgodnie z przepisami prawa i regulacjami państwa rejestracji Statku Powietrznego, a także że Statek Powietrzny będzie eksploatowany zgodnie ze wszystkimi obowiązującymi przepisami prawa i regulacjami w okresie Lotu.

3.2 Czas podany w Umowie Czarteru jest orientacyjny i nie jest gwarantowany, a Przewoźnik ma prawo do odstąpienia od harmonogramu Lotu i/lub czasu trwania Lotu oraz/lub zmniejszenia maksymalnego ładunku, jeśli będzie to wymagane bezpieczeństwem przelotu. Kapitan Statku Powietrznego ma pełną swobodę w zakresie przygotowania Statku Powietrznego do lotu, decyzji czy Lot ma być podjęty lub przerwany po rozpoczęciu, jakiegokolwiek zmiany trasy, miejsca lądowania oraz wszystkich innych spraw związanych z eksploatacją Statku Powietrznego, a Czarterujący akceptuje wszystkie takie decyzje jako ostateczne i wiążące.

3.3 Wszyscy pracownicy naziemni i operacyjni, w tym personel kabinowy, są upoważnieni do przyjmowania poleceń wyłącznie od Przewoźnika, chyba że wcześniej uzyskano od Przewoźnika pisemną zgodę na to, aby określone instrukcje mogły być przyjmowane od Czarterującego.

3.4 Broker może według własnego uznania i bez wcześniejszego powiadomienia zastąpić Statek Powietrzny i/lub Przewoźnika, na taki sam lub podobnej klasy statek powietrzny i przewoźnika, o ile to możliwe; a taki zamienny statek powietrzny i zamienny przewoźnik będą na potrzeby niniejszej Umowy uznawane za Statek Powietrzny i Przewoźnika.

4. DOKUMENTY PRZEWOZOWE

Czarterujący przekaże pełną listę zawierającą nazwiska, imiona, datę urodzenia, numer oraz datę ważności paszportu/dowodu osobistego wszystkich pasażerów i specjalne informacje (np. specjalna pomoc, specjalne posiłki itp.) na piśmie na adres sales@aerochartersolutions.com nie później niż 96 godzin

przed uzgodnionym czasem wylotu. Nieprzesłanie wymaganych informacji będzie skutkowało odmową wejścia na pokład.

Każdy Pasażer musi spełnić określone prawem niezbędne wymogi do odbycia lotu. Wszyscy Pasażerowie zobowiązani są posiadać niezbędne dokumenty podróży tj. dokument tożsamości (dowód osobisty, paszport - zgodnie z wymaganiami kraju docelowego), wizy, jeśli są wymagane oraz inne dokumenty, jeśli konieczne do wjazdu w kraju docelowym. Jeżeli na pokład samolotu zabierane są zwierzęta również muszą posiadać paszport oraz aktualny wykaz koniecznych szczepień. Niespełnienie powyższych warunków wiąże się z możliwym brakiem wpuszczenia pasażerów w kraju docelowym lub jako niestawienie się Czarterującego na lot.

Osoby będące w trakcie specjalistycznego leczenia, przewlekle chore, zażywające regularnie leki, będące po operacji czy wypisie ze szpitala w okresie krótszym niż 14 dni przed wylotem jak również kobiety w ciąży zobowiązane są powiadomić o tym fakcie Brokera oraz posiadać ważne zaświadczenia lekarskie stwierdzające brak przeciwwskazań do odbycia podróży lotniczej. W przypadku braku przekazania tych informacji przedstawicielowi Brokera i wystąpieniu przeciwwskazań do odbycia podróży lotniczej, Broker nie odpowiada za skutki zdrowotne mogące wystąpić w trakcie przelotu oraz jest zwolniony z wszelkiej odpowiedzialności prawnej związanej z powyższą sytuacją. Osoba ta podróżuje na własną odpowiedzialność i zrzeka się wszelkich roszczeń spowodowanych wystąpieniem nagłych przypadków medycznych/zdrowotnych. W sytuacji wykonywania nieprzewidzianych wcześniej międzylądowań, przedłużenia lotu, zmiany trasy czy miejsca docelowego lądowania Czarterujący zobowiązuje się pokryć wszelkie koszty wynikłe z powodu wystąpienia nieprzewidzianych sytuacji zdrowotnych.

5. CZASY LOTÓW, ZAŁADUNEK I WEJŚCIE NA POKŁAD

5.1 Czarterujący ponosi pełną odpowiedzialność za zapewnienie, że pasażerowie i ich bagaże przybędą do określonego punktu odprawy na lotnisku wylotu na tyle wcześniej, aby mogli zostać przewiezieni na dowolnym Locie. W przypadku, gdy którykolwiek pasażer Czarterującego nie przybędzie na czas, aby zostać przewiezionym na Lot, Broker nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec Czarterującego ani wobec takiego pasażera. Broker nie jest zobowiązany do podejmowania jakichkolwiek alternatywnych działań dla takiego pasażera. Jeśli Przewoźnik, według własnego uznania, zorganizuje przewóz takiego pasażera na późniejszy lot, Czarterujący zapłaci Brokerowi na żądanie dodatkową kwotę, którą Broker może określić dla każdego takiego pasażera w celu pokrycia odpowiednich kosztów poniesionych przez Przewoźnika i Brokera.

5.2 W przypadku opóźnienia, odstąpienia lub zmiany trasy jakiegokolwiek lotu z winy lub na życzenie Czarterującego, Czarterujący ponosi pełną odpowiedzialność za wszelkie zakwaterowanie, posiłki, napoje, transport lub jakiegokolwiek inne dodatkowe koszty, wydatki, straty, szkody lub zobowiązania jakiegokolwiek rodzaju poniesione w odniesieniu do pasażerów Czarterującego, gdziekolwiek i w

jakikolwiek sposób one powstaną. Wszystkie takie koszty, wydatki, straty, szkody lub zobowiązania poniesione przez Brokera zostaną zwrócone Brokerowi przez Czarterującego na żądanie.

5.3 W przypadku odmowy wjazdu któregokolwiek pasażera Czarterującego na jakiegokolwiek lotnisko docelowe, Czarterujący zobowiązuje się zrekompensować Brokerowi, wszelkie koszty lub wydatki poniesione przez Brokera w związku z tym (w tym między innymi opłatami, karami, podatkami lub innymi wydatkami nałożonymi na Przewoźnika lub Brokera przez jakikolwiek organ imigracyjny) lub wszelkimi działaniami dokonanymi przez Przewoźnika i/lub Brokera w celu powrotu takich pasażerów do kraju, z którego pierwotnie zostali przewiezieni.

5.4 W przypadku, gdy:

- jakkolwiek umowa między Przewoźnikiem a Brokerem w odniesieniu do Statku Powietrznego zostanie rozwiązana z jakiegokolwiek powodu; lub
- Statek Powietrzny zostanie zatrzymany (legalnie lub nie) przez jakąkolwiek stronę trzecią (w tym, ale nie wyłącznie, przez jakikolwiek organ lotniczy, lotniskowy, organ przelotu, poprzez zastaw lub rekwizycję do wynajmu lub w inny sposób); lub
- Przewoźnikowi zostanie wyznaczony zarządca, odbiorca, syndyk lub inna podobna osoba nad całością lub częścią jego majątku lub działalności (lub jakiegokolwiek zdarzenie analogiczne wystąpi w jakiegokolwiek jurysdykcji, w której Przewoźnik prowadzi działalność) i w wyniku tego Przewoźnik nie będzie w stanie wykonać Lotów na tych samych warunkach kosztowych; lub
- Przewoźnik stanie się niewypłacalny, wejdzie w likwidację dobrowolną lub zostanie przymusowo zlikwidowany (lub jakiegokolwiek zdarzenie analogiczne wystąpi w jakiegokolwiek jurysdykcji, w której Przewoźnik prowadzi działalność); lub
- Przewoźnik, z jakiegokolwiek powodu, nie będzie posiadał lub utrzymywał Certyfikatu Operatora Lotniczego,

wówczas Broker podejmie uzasadnione starania, aby znaleźć alternatywnego przewoźnika do obsługi takich lotów, które mogą być dotknięte wystąpieniem któregokolwiek z powyższych zdarzeń ("Dotknięte Loty"), na tych samych warunkach kosztowych dla Czarterującego.

5.5 W przypadku, gdy Broker nie będzie w stanie tego uczynić, Broker zwróci Czarterującemu (pod warunkiem, że Czarterujący należycie wypełnił swoje zobowiązania wynikające z niniejszej Umowy) tę część Ceny Czarteru uprzednio zapłaconej przez Czarterującego, która dotyczy Dotkniętych Lotów. W przypadku, gdy Broker będzie w stanie zorganizować alternatywnego przewoźnika do obsługi Dotkniętych Lotów, ale za dodatkową opłatą, Broker niezwłocznie powiadomi Czarterującego, a Czarterujący będzie miał opcję czarteru Statku Powietrznego obsługiwane przez alternatywnego przewoźnika, pod warunkiem, że jeśli tak wybierze, zapłaci Brokerowi dodatkową opłatę na żądanie. Jeśli Czarterujący nie wybierze tej opcji, Broker (pod warunkiem, że Czarterujący należycie wypełnił swoje zobowiązania wynikające z niniejszej Umowy) zwróci Czarterującemu tę część Ceny Czarteru uprzednio zapłaconej przez Czarterującego, która dotyczy Dotkniętych Lotów, a Broker nie będzie miał

dalszych zobowiązań wobec Czarterującego w odniesieniu do Dotkniętych Lotów.

6. ZOBOWIĄZANIA CZARTERUJĄCEGO

6.1 Czarterujący zobowiązuje się do pełnego przestrzegania wszystkich przepisów związanych z Lotami i wszystkich poleceń dowódcy statku powietrznego oraz zapewni takie przestrzeganie ze strony wszystkich swoich pasażerów.

6.2 Czarterujący zobowiązuje się wyłączyć z odpowiedzialności Brokera z wszelkich roszczeń, żądań, zobowiązań, działań prawnych, postępowań i kosztami jakiegokolwiek rodzaju wynikającymi z jakiegokolwiek naruszenia ze strony Czarterującego lub któregoś z jego pasażerów w zakresie przestrzegania jakichkolwiek postanowień niniejszej Umowy.

6.3 Czarterujący będzie przestrzegać i zapewni, że wszyscy jego pasażerowie będą przestrzegać wszystkich obowiązujących przepisów celnych, policyjnych, zdrowia publicznego, imigracyjnych oraz innych prawnych regulacji jakiegokolwiek państwa, do/z którego lub nad którym Statek Powietrzny jest lub może przelatywać.

6.4. Czarterujący zobowiązuje się do zabezpieczenia i zwolnienia z odpowiedzialności Brokera za wszelkie koszty i wydatki, które Broker lub Przewoźnik może ponieść w związku z koniecznością wypłaty odszkodowania zgodnie z Rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 w odniesieniu do jakiegokolwiek lotu realizowanego na podstawie niniejszej Umowy, lub w związku z koniecznością zabezpieczenia lub zwrotu kosztów i wydatków poniesionych przez przewoźnika operacyjnego z tytułu wypłaty takiego odszkodowania.

7. WYŁĄCZENIE ODPOWIEDZIALNOŚCI/ODSZKODOWANIA

7.1 Broker nie ponosi żadnej odpowiedzialności wobec Czarterującego za jakiekolwiek niewykonanie przez niego lub przez Przewoźnika ich odpowiednich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, spowodowane siłą wyższą, warunkami pogodowymi, sporami pracowniczymi, strajkami lub lokautami lub jakiegokolwiek inną przyczyną poza kontrolą Brokera lub Przewoźnika, w tym wypadkami lub awarią Statku Powietrznego, jego silników lub jakiegokolwiek innej części, bądź jakichkolwiek maszyn lub urządzeń używanych w związku z tym.

7.2 Broker nie będzie uważany za wykonujący jakikolwiek przewóz, do którego odnosi się niniejsza Umowa, jako przewoźnik.

7.3 Przewóz realizowany na podstawie niniejszej Umowy podlega warunkom przewozu Przewoźnika, w tym jego Ogólnym Warunkom Przewozu. Niniejsza Umowa i przewóz na jej podstawie w lotach międzynarodowych podlega przepisom i ograniczeniom ustanowionym przez Konwencję o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisaną w Warszawie, Polska, w dniu 12 października 1929 r., zmienioną Protokołem podpisanym w Hadze, Niderlandy, w

dniu 28 września 1955 r. (zwanej łącznie "Konwencją Warszawską") i/lub przez zasady i przepisy ustanowione przez Konwencję Montrealską o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego podpisaną w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. ("Konwencją Montrealską"), które to zasady i ograniczenia, w zakresie, w jakim Konwencja Warszawska i/lub Konwencja Montrealska mają zastosowanie, będą miały zastosowanie do Lotów realizowanych na podstawie niniejszej Umowy.

Z wyjątkiem przypadków wyraźnie przewidzianych przez Konwencję Warszawską i/lub Konwencję Montrealską, Broker nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek śmierć lub obrażenie ciała ani za jakiegokolwiek roszczenie dotyczące śmierci lub obrażeń ciała, opóźnienia, utraty lub uszkodzenia bagażu lub ładunku, bez względu na to, czy wynikają one z umowy, czy z deliktu, bez względu na to, czy zostały spowodowane przez Brokera lub Przewoźnika, lub ich odpowiednich pracowników lub agentów, a Czarterujący niniejszym zrzeka się wszelkich praw lub roszczeń wobec Brokera i zwalnia Brokera, jego pracowników i agentów z jakichkolwiek takich roszczeń, z wyjątkiem przypadków, gdy zostały one spowodowane przez umyślne zaniedbanie lub rażącą niedbałość Brokera, jego pracowników lub agentów.

8. ROZWIĄZANIE UMOWY

Niniejsza Umowa może zostać rozwiązana natychmiast po powiadomieniu Czarterującego przez Brokera w przypadku wystąpienia któregoś z poniższych zdarzeń:

8.1 Czarterujący nie dokona płatności jakiegokolwiek kwoty należnej na podstawie niniejszej Umowy w terminie;

8.2 Czarterujący naruszy którekolwiek z innych zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy, które to naruszenie, jeśli może być naprawione, nie zostało naprawione w ciągu 14 dni od otrzymania pisemnego powiadomienia od Brokera zzywającego do naprawienia tego naruszenia;

8.3 Czarterujący przyznaje na piśmie swoją niewypłacalność lub staje się niewypłacalny;

8.4 wszczęte zostają postępowania lub podjęte zostają jakiekolwiek kroki w celu likwidacji lub rozwiązania Czarterującego, lub w celu powołania zarządcy, administracyjnego zarządcy, powiernika, nadzorca lub podobnego urzędnika Czarterującego lub jakiegokolwiek jego przychodów i aktywów, lub Czarterujący staje się niewypłacalny w rozumieniu obowiązujących przepisów w jakiegokolwiek jurysdykcji, w której Czarterujący prowadzi działalność lub zamieszkuje;

8.5 wierzyciel obejmuje w posiadanie jakiekolwiek przychody lub aktywa Czarterującego, lub jakiekolwiek zabezpieczenie stworzone przez Czarterującego staje się wykonalne, a wierzyciel lub posiadacz zastawu podejmuje kroki w celu egzekwowania tego zabezpieczenia (w tym bez ograniczeń poprzez powołanie zarządcy lub administracyjnego zarządcy nad jakimikolwiek aktywami Czarterującego);

8.6 Czarterujący podejmuje jakiegokolwiek kroki w celu zawarcia lub proponuje zawarcie jakiegokolwiek układu lub porozumienia na korzyść swoich wierzycieli;

8.7 Czarterujący zawiesza lub zaprzestaje prowadzenia swojej działalności gospodarczej;

8.8 **ANULOWANIE** – Jeśli Czarterujący chce anulować jakikolwiek lot lub loty, poniższe opłaty za anulowanie zostaną natychmiast zapłacone przez Czarterującego Brokeroi jako uzgodnione odszkodowanie:

- 30% ceny czarteru, jeśli anulowanie nastąpi na więcej niż 10 dni przed wylotem.
- 50% ceny czarteru, jeśli anulowanie nastąpi mniej niż 10 dni, ale więcej niż 96 godzin przed wylotem.
- 100% ceny czarteru, jeśli anulowanie nastąpi w ciągu 96 godzin przed wylotem.
- 100% ceny czarteru, jeśli lot jest tzw. pustym przelotem (empty leg) bez względu na to kiedy nastąpi anulacja.

Uwaga: Są to ogólne warunki anulowania, które mogą się nieznacznie różnić w zależności od zakontraktowanego statku powietrznego. Data lotu pozycjonującego jest uważana za datę wylotu (może to nie zawsze być dzień wylotu Czarterującego lub jego pasażerów określony w Umowie Czarteru, ponieważ czasami konieczne jest pozycjonowanie dzień wcześniej, aby umożliwić wczesne wyloty, wypoczynek załogi itp.).

9. SKUTKI NARUSZENIA UMOWY

9.1 W przypadku rozwiązania niniejszej Umowy na mocy Klauzuli 8, Czarterujący jest zobowiązany (bez uszczerbku dla innych praw i środków zaradczych, jakie może posiadać Broker) do natychmiastowej zapłaty Brokeroi wszystkich kwot, które są wtedy należne i niezapłacone, wraz z odsetkami maksymalnymi za opóźnione płatności, ponadto Czarterujący zobowiązuje się zrekompensować Brokera z wszelkich strat, szkód, kosztów, wydatków, roszczeń lub zobowiązań poniesionymi przez Brokera w wyniku takiego rozwiązania, a Broker ma prawo zatrzymać jakąkolwiek zaliczkę wpłaconą przez Czarterującego zgodnie z jakimikolwiek postanowieniami zawartymi w Umowie Czarterowej.

9.2 Czarterujący zobowiązuje się zwolnić z odpowiedzialności Przewoźnika i Brokera z wszelkich roszczeń pasażerów Czarterującego wynikających z rozwiązania Umowy.

10. WARUNKI OGÓLNE

10.1 Czarterujący wyraża zgodę na dostarczenie faktur w formie elektronicznej jako prawnie wiążącej jak również wszelkie ustalenia prowadzone drogą elektroniczną (przy użyciu e-maila, sms, komunikatorów internetowych) są uznane za wiążące. Strony zgadzają się, iż adres mailowy oraz numer telefonu, którego Czarterujący używa do prowadzenia korespondencji, zlecenia organizacji przelotu oraz uzgodnienia formalności i płatności związanej z organizacją przelotu uznane są za prawnie skuteczne do

doręczeń wszelkiej korespondencji, chyba że w umowie czarteru postanowiono inaczej.

10.2 Niniejsza umowa oraz wszystkie ewentualne zmiany wymagają zachowania formy pisemnej lub dokumentowej pod rygorem nieważności.

10.3. Strony nie ujawnią ani nie wykorzystają żadnej informacji dotyczącej niniejszej Umowy, Brokera lub Czarterującego lub spraw jej dotyczących, chyba że będzie to niezbędne do prawidłowego wypełnienia ich obowiązków wynikających z niniejszej Umowy, będzie wymagane przepisami prawa, będzie wymagane na potrzeby jakiegokolwiek postępowania sądowego w związku z niniejszą Umową, informacje takie stały się publicznie dostępne w sposób inny niż poprzez złamanie postanowień niniejszej Umowy lub w przypadku, gdy druga Strona wyraziła wcześniejszą pisemną zgodę na takie ujawnienie lub wykorzystanie informacji.

10.4 Strony zobowiązują się do przetwarzania danych osobowych zgodnie z obowiązującymi przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. (RODO). Broker oświadcza, że dane osobowe Czarterującego będą przetwarzane wyłącznie w celu realizacji umowy

10.5 W żadnym wypadku Broker nie będzie ponosił odpowiedzialności za szkody lub straty pośrednie lub szczególne, w tym utratę zysku lub przewidywanej straty wynikającej z wykonania lub niewykonania jakiegokolwiek lotu lub któregoś z jego zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy.

11. JURYSDYKCJA PRAWNA

Niniejsza Umowa podlega i jest interpretowana zgodnie z prawem Polski, a strony niniejszej Umowy we wszystkich sprawach dotyczących tej umowy niniejszym poddają się jurysdykcji sądów powszechnych właściwych dla siedziby Brokera. Powyższe nie powstrzymuje Brokera od składania pozwów przeciwko Czarterującemu przed innym właściwym sądem.

11.1. Strony podejmą próbę rozwiązania wszelkich sporów wynikających z niniejszej Umowy lub z nią związanych poprzez przyjazne negocjacje między stronami.

11.2 Umowa została sporządzona w wersji polsko angielskiej, w przypadku rozbieżności pomiędzy wersjami, wersją obowiązującą jest wersja polska.

12. PUSTE PRZELOTY / EMPTY LEGS

Realizacja jakiegokolwiek pustego lotu / empty leg zależy i podlega następującym warunkom:

1. Samolot wykonuje lot z lotniska wylotowego do lotniska docelowego w celu wykonania powrotu lub innego czarteru stamtąd; lub
2. Samolot wykonuje lot przychodzący, a następnie powraca z lotniska do swojej bazy lub innego miejsca.

W przypadku odwołania, z jakiegokolwiek powodu, powrotu lub innego czarteru, o którym mowa w punkcie 1 powyżej, lub w przypadku odwołania, z jakiegokolwiek powodu, lotu przychodzącego, o którym mowa w punkcie 2 powyżej, Pusty lot / empty leg nie może być zrealizowany, a Broker nie będzie miał żadnych zobowiązań wobec Czarterującego w tym zakresie, z wyjątkiem zwrotu Ceny Czarteru.

jakiegokolwiek czarterowego transportu lotniczego na podstawie niniejszej umowy, Czarterujący zostanie poinformowany przez Brokera o trasie lotu, numerze rejestracyjnym samolotu lub numerze/rach lotu, oraz na żądanie, o prawnej nazwie Przewoźnika (i innej nazwie, pod jaką przewoźnik lotniczy występuje publicznie).

13. ZWROTY

W przypadku gdy Czarterujący pragnie odwołać jakikolwiek lot lub loty, obowiązują opłaty za odwołanie, które mogą wynosić od 10% do 100% kosztu lotu. Prosimy o odniesienie się do konkretnego kontraktu w celu uzyskania dokładnych informacji dotyczących odwołań i warunków zwrotu pieniędzy dla każdej indywidualnej rezerwacji.

W przypadku gdy Broker nie jest w stanie przeprowadzić lotu, Broker zwróci Czarterującemu taką część Ceny Czarteru wcześniej opłaconej przez Czarterującego, która dotyczy dotkniętych lotów (pod warunkiem spełnienia przez Czarterującego jego obowiązków).

W przypadku gdy Broker jest w stanie zorganizować alternatywnego przewoźnika do przeprowadzenia dotkniętych lotów, lecz tylko za dodatkową opłatą, Broker niezwłocznie powiadomi Czarterującego, a Czarterujący będzie miał opcję wynajęcia samolotu obsługiwanego przez alternatywnego przewoźnika, pod warunkiem, że jeśli tak postanowi, zapłaci Brokerowi takie dodatkowe koszty na żądanie. Jeśli Czarterujący nie podejmie takiej decyzji, Broker zwróci Czarterującemu taką część Ceny Czarteru wcześniej opłaconej przez Czarterującego, która dotyczy dotkniętych lotów, i wówczas Broker nie będzie miał dalszych zobowiązań wobec Czarterującego w odniesieniu do dotkniętych lotów. Czarterujący zobowiąże się do zwolnienia Brokera z odpowiedzialności z wszelkich roszczeń jakichkolwiek pasażerów Czarterującego wynikających z takiej zmiany, odwołania, niedostępności lub niewykonania, przy czym jeśli Broker otrzyma jakiegokolwiek zwroty od Przewoźnika dotyczące takich zmienionych, odwołanych lub niewykonanych lotów lub niewykorzystanych miejsc, które zostały już opłacone przez Czarterującego, Broker zwróci taki zwrot Czarterującemu (pod warunkiem, że Czarterujący należycie spełnił swoje zobowiązania wynikające z niniejszej Umowy).

14. INNE

Aero Charter Solutions Sp. z o.o. (Broker) jest pośrednikiem w czarterze lotniczym, który organizuje czarterowy transport lotniczy jako pośrednik w przewozie lotniczym. Czarterujący niniejszym zatrudnia i mianuje Brokera na swojego upoważnionego agenta na warunkach niniejszej umowy w celu organizacji usług czarteru lotniczego przez zewnętrznych certyfikowanych przewoźników lotniczych działających zgodnie z przepisami i regulacjami Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) lub ich odpowiedników zagranicznych organów lotnictwa cywilnego. Broker będzie zawierał umowy dotyczące usług przewozowych wyłącznie z przewoźnikami lotniczymi, którzy posiadają wyłączną kontrolę operacyjną nad lotami zorganizowanymi przez Brokera. Czarterujący oświadcza, że jest świadomy, że Broker nie jest przewoźnikiem lotniczym i nie posiada kontroli operacyjnej nad żadnym samolotem ani lotem czarterowym. Przed rozpoczęciem

DODATEK 4-C ROZPORZĄDZENIA 2015/1998

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH DO PRZEWOZU PRZEZ PASAŻERA W BAGAŻU KABINOWYM

Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa następujące przedmioty nie mogą być wnoszone przez pasażerów do stref zastrzeżonych lotniska ani na pokład statku powietrznego:

a) pistolety, broń palna i inne urządzenia wyrzeliwujące pociski – urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelenie pocisku, w tym:

- broń palna wszystkich rodzajów, taka jak pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby,
- zabawki w kształcie broni, repliki i imitacje broni palnej, które można pomylić z prawdziwą bronią,
- części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych
- broń pneumatyczna i na CO₂, taka jak pistolety, broń śrutowa, karabiny i broń kulkowa,
- pistolety sygnałowe i pistolety startowe,
- łuki, kusze i strzały,
- urządzenia do miotania harpunów i włóczni,
- proce i katapulty;

b) urządzenia do ogłuszania – urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:

- urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paralizujące,
- urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,
- neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące i aerozole odstraszające zwierzęta;

c) przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią – przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała, w tym:

- przedmioty przeznaczone do rąbania, takie jak siekiery, topory i tasaki,
- czekany i szpikulce do lodu,
- ostrza do maszynek do golenia,
- noże do cięcia kartonów,
- noże o długości ostrza powyżej 6 cm,
- nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm mierzonych od punktu połączenia obrotowego,
- wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią,
- miecze, szpady i szable;

d) narzędzia robocze – narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- łomy stalowe,
- wiertarki i wiertła, w tym bezprzewodowe przenośne wiertarki elektryczne,
- narzędzia z ostrzem lub trzonkiem o długości powyżej 6 cm nadające się do użycia jako broń, takie jak śrubokręty i dłuta,
- piły, w tym bezprzewodowe przenośne piły elektryczne,
- lampy lutownicze,
- pistolety do wstrzeliwania kołków i gwoździ;

e) tępe narzędzia – przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia w razie ich wykorzystania do uderzenia, w tym:

- kije do gry w baseball i softball,
- pałki, takie jak pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą i pałki policyjne,
- wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;

f) materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające

– materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- amunicja,
- spłonki,
- zapalniki i lonty,
- repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
- granaty dymne i naboje dymne,
- dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

DODATEK 5-B ROZPORZĄDZENIA 2015/1998

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH DO PRZEWOZU PRZEZ PASAŻERA W BAGAŻU REJESTROWANYM

Następujące przedmioty nie mogą być przewożone przez pasażerów w bagażu rejestrowanym:

– materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające
– materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- amunicja,
- spłonki,
- zapalniki i lonty,
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
- granaty dymne i naboje dymne,
- dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.