

REGULAMIN PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

JET STORY Sp. z o. o.

1. DEFINICJE

Ilekróć w Regulaminie Przewoźnika Lotniczego Jet Story Sp. z o.o. (NIP: 5272150584, REGON: 013095163) wpisaną do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla M.St. Warszawy w Warszawie XIV Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000187101 („**Jet Story**”), zwanym dalej „**Regulaminem**”, jest mowa o:

- a) Bagażu – rozumie się przez to bagaż Pasażera umieszczony w bagażniku Statku powietrznego;
- b) Bagażu bez właściciela - rozumie się przez to bagaż przyjęty do transportu drogą lotniczą jako bagaż rejestrowany, którego właściciel nie znajduje się na pokładzie Statku powietrznego;
- c) Bagażu Kabinowym - rozumie się przez to bagaż Pasażera, umieszczony w kabinie pasażerskiej;
- d) Bagażu Niezidentyfikowanym - rozumie się przez to bagaż, który nie został odebrany przez Pasażera lub jest pozostawiony bez opieki w porcie lotniczym;
- e) Certyfikacie – rozumie się przez to Certyfikat Przewoźnika Lotniczego – Jet Story;
- f) Członku Załogi - rozumie się przez to osobę wykonującą na pokładzie Statku powietrznego czynności związane z lotem podczas odbywania lotu;
- g) Dowódcy – rozumie się przez to Członka Załogi Statku powietrznego wyznaczonego przez Jet Story do dowodzenia Statkiem powietrznym w zakresie ustalonym w ustawie;
- h) Kontroli Bezpieczeństwa - rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych przez służby ochrony w celu zapewnienia, że na pokład Statku powietrznego oraz do Stref Zastrzeżonych lotniska nie przedostaną się przedmioty, urządzenia lub materiały niebezpieczne, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji;
- i) Kontroli Dostępu - rozumie się przez to zespół działań, metod i środków podejmowanych zgodnie z przepisami przez służbę ochrony w celu zapewnienia, że osoby nieuprawnione nie dostaną się do wyznaczonych obszarów lotniska;
- j) Konwencji Wiedeńskiej – rozumie się przez to Konwencję wiedeńską o stosunkach dyplomatycznych sporządzoną w Wiedniu dnia 18 kwietnia 1961 r., (Załącznik do dokumentu Rady Państwa, Dz. U. 1965, Nr 37 poz. 232);
- k) Materiałach Niebezpiecznych - rozumie się przez to przedmioty lub substancje stanowiące podczas transportu drogą lotniczą zagrożenie dla bezpieczeństwa, zdrowia, mienia lub środowiska, zgodnie z przepisami międzynarodowymi, o których mowa w art. 3 Ustawy;
- l) Rozporządzeniach KE – rozumie się przez to dodatek 4-C i 5-B załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 5 marca 2010 r., str. 1) oraz część B i B 1 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7) zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 90 z 10.04.2010, str. 1).
- m) Pasażerze – rozumie się przez to osobę umieszczoną na liście pasażerów i dopuszczoną do lotu przez Dowódcę Statku powietrznego;
- n) Pasażerze Transferowym lub Bagażu Transferowym - rozumie się przez to pasażera odbywającego podróż albo bagaż, który jest transportowany różnymi lotami, z przesiadką (przeladunkiem) w porcie lotniczym z jednego lotu na drugi;
- o) Pasażerze Tranzytowym - rozumie się przez to pasażera odlatującego z portu lotniczego, po krótkim postoju Statku powietrznego, tym samym Statkiem, którym przybył;
- p) Pasażerze Uprzywilejowanym – rozumie się przez to pasażera określonego jako uprzywilejowany w aktach wykonawczych do Konwencji Wiedeńskiej;
- q) Rozporządzeniu 261/2004 – rozumie się przez to 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;
- r) Statku powietrznym lub Samolocie – rozumie się przez to Statek powietrzny lub samolot będący w dyspozycji Jet Story, za pomocą którego wykonywana jest umowa przewozu zawarta ze Zlecającym;
- s) Strefie Ogólnodostępnej - rozumie się przez to teren lotniska i jego budynki, do których dostęp nie wymaga posiadania karty identyfikacyjnej (przepustki);
- t) Strefie Sterylnej - rozumie się przez to tę część Strefy Zastrzeżonej lotniska, do której dostęp osób lub wnoszonych przedmiotów wymaga poddania się Kontroli Bezpieczeństwa i posiadania dokumentów uprawniających do przebywania w tej strefie;
- u) Strefie Zastrzeżonej - rozumie się przez to teren lotniska, do którego dostęp ze względów bezpieczeństwa mają wyłącznie uprawnione osoby;

- v) Terminalu Pasażerskim - rozumie się przez to miejsce obsługi Pasażerów, Bagażu, przesyłek towarowych lub poczty;
- w) Ustawie - rozumie się przez to Ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (tekst jedn. Dz. U. 2017, poz. 959 ze zm.);
- x) Zlecającym – rozumie się przez to osobę fizyczną lub prawną, na której rzecz Jet Story zobowiązuje się wykonać przewóz lotniczy zgodnie z umową i Regulaminem.

2. DOKUMENTY PRZEWOZOWE

Jet Story stosuje następujące dokumenty przewozowe:

- a) umowa przewozu, sporządzana w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach po jednym dla Zlecającego i Jet Story, do której załącznikiem jest Regulamin;
- b) Regulamin, stanowiący integralną część umowy przewozu;
- c) lista Pasażerów (Załącznik nr 1 do umowy przewozu).

3. OPŁATY ZA PRZEWÓZ

- 3.1. Usługa jest wyceniana każdorazowo na indywidualne zamówienie.
- 3.2. Zlecający zobowiązuje się do zapłaty na rzecz Jet Story kwoty określonej w umowie przewozu w terminie określonym w umowie przewozu.
- 3.3. W przypadku braku uznania rachunku Jet Story w terminie określonym w umowie przewozu, Jet Story ma prawo zażądać od Zlecającego, aby przesłał faksem na wskazany numer wystawione przez bank potwierdzenie dokonania przelewu.
- 3.4. Płatność dokonywana będzie na podstawie faktury lub faktury pro forma wysłanej Zlecającemu e-mailem na adres wskazany w umowie przewozu,
- 3.5. Należności wynikające z umowy przewozu podane zostaną na fakturze proforma i realizowane będą przez Zlecającego przelewem na rachunek bankowy Jet Story wskazany na fakturze.
- 3.6. Cena określona w umowie zostanie powiększona o należne opłaty i podatki przewidziane obowiązującymi przepisami prawa.
- 3.7. Po uznaniu rachunku bankowego Jet Story środkami pieniężnymi od Zlecającego tytułem faktury pro forma, Jet Story wystawi fakturę VAT, którą prześle na adres Zlecającego.
- 3.8. Cena za przewóz Pasażerów obejmuje opłaty nawigacyjne, opłaty handlingowe uwzględniające opłaty pasażerskie w portach wylotu, paliwo, opłaty za lądowanie, transfer załogi do hotelu z lotniska oraz z hotelu na lotnisko, zakwaterowanie załogi w hotelu, standardowy posiłek serwowany na pokładzie podczas lotu (catering).
- 3.9. Cena za przewóz Pasażerów nie obejmuje kosztów uzyskania wiz, kontroli celnej, opłat celnych, opłat imigracyjnych, ubezpieczenia cargo, opłat za użycie dodatkowego wyposażenia koniecznego do załadunku, opłat za odladanie Samolotu oraz innych opłat i podatków płatnych w związku z przewozem pasażerów i ich bagażu, kosztów dodatkowego ubezpieczenia potrzebnego do wykonania lotu nad terenami zagrożonymi, rozmów telefonicznych z pokładu Samolotu oraz innych opłat poniesionych przez Jet Story w związku z wykonaniem umowy. Kosztami ww. czynności lub usług zostanie obciążony Zlecający.
- 3.10. Warunkiem przyjęcia Pasażerów na pokład Samolotu jest dokonanie przez Zlecającego płatności zgodnie z umową przewozu i Regulaminem.

4. SYSTEM REZERWACJI

- 4.1. Warunkiem wejścia w życie umowy przewozu i przyjęcia przez Jet Story zlecenia na lot jest wykonanie przez Zlecającego następujących czynności:
 - a) wypełnienie listy Pasażerów,
 - b) dokonanie płatności w terminie i kwocie określonej w umowie przewozu.
- 4.2. Jeśli Zlecający nie dokonał płatności zgodnie z umową przewozu i Regulaminem a płatność miała nastąpić przed wykonaniem lotu, Jet Story nie ma obowiązku wykonania umowy przewozu i nie ponosi odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nieprawidłowego wykonania tej umowy.
- 4.3. Zlecający dostarczy Jet Story listę Pasażerów najpóźniej na 3 godziny przed planowanym wylotem, chyba że lista Pasażerów potrzebna jest wcześniej, aby uzyskać niezbędne zgody na wykonanie lotu.

5. ODPRAWA PASAŻERSKO-BAGAŻOWA

- 5.1. Informacje ogólne
 - a) Jet Story nie przewozi Bagażu rejestrowanego. Pasażerowie przewożeni statkami powietrznymi Jet Story nie otrzymują kart wstępu na pokład Statku powietrznego.
 - b) Pasażerowie sami dokonują identyfikacji swojego Bagażu przy Statku powietrznym, przed załadowaniem go na pokład Statku powietrznego. Za nadzór nad identyfikacją Bagażu przez Pasażerów odpowiedzialny jest Dowódca Statku powietrznego. Bagaż, który nie został zidentyfikowany przez żadnego z Pasażerów, nie może być załadowany na pokład Statku powietrznego.
- 5.2. Termin zgłoszenia do odprawy

Zlecający lub wskazani przez niego Pasażerowie zobowiązani są stawić się do odprawy pasażersko – bagażowej, uwzględniającej Kontrolę Bezpieczeństwa (patrz p. 9, w portach wylotu najpóźniej na 20 minut przed planowaną godziną wylotu).

5.3. Obowiązki Zlecającego

- a) Zlecający zobowiązany jest zapewnić we własnym zakresie, aby wskazani przez niego Pasażerowie zapoznali się z niniejszym Regulaminem oraz spełniali wszelkie wymogi paszportowe i wizowe wymagane do odbycia przewozu lotniczego.
- b) Liczba sztuk Bagażu, jaka przypada na jednego pasażera, jego wymiary oraz maksymalna waga Bagażu podlegają indywidualnym ustaleniom pomiędzy Zlecającym a Jet Story w zależności od Samolotu i liczby Pasażerów, z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa lotu.
- c) Pasażerowie będą wpuszczani na pokład Samolotu na podstawie pisemnej listy Pasażerów wypełnionej przez Zlecającego i dostarczonej do Jet Story w terminie i w sposób wskazany w pkt 4.3. Regulaminu.

6. PASAŻEROWIE UPRIWILEJOWANI

- 6.1. Z zastrzeżeniem postanowień Konwencji Wiedeńskiej, dyplomaci i inne osoby uprzywilejowane i ich Bagaż osobisty, z wyjątkiem przesyłek stanowiących pocztę dyplomatyczną, podlegają Kontroli Bezpieczeństwa na zasadach opisanych w punkcie 10. Regulaminu.
- 6.2. W przypadku zaistnienia uzasadnionego podejrzenia, że zawartość przesyłki stanowiącej pocztę dyplomatyczną zagraża bezpieczeństwu Statku powietrznego i Pasażerów, Jet Story może odmówić jej przewozu.
- 6.3. Członkowie delegacji oficjalnych, wymienieni na podstawie potwierdzonych list zaproszonych gości, składających wizyty na zaproszenie Prezydenta RP, Prezesa Rady Ministrów, Sejmu, Senatu oraz członkowie Rady Ministrów nie podlegają Kontroli Bezpieczeństwa.
- 6.4. Za właściwe zorganizowanie systemu Kontroli Bezpieczeństwa Pasażerów uprzywilejowanych przed wejściem na pokład Samolotu odpowiadają władze danego portu lotniczego.
- 6.5. Dowódca lub wyznaczony przez niego Członek Załogi towarzyszy Pasażerom uprzywilejowanym podczas Kontroli Bezpieczeństwa, jeżeli lokalne przepisy lotniska dopuszczają taką możliwość.
- 6.6. Pasażer uprzywilejowany, który odmówi poddania się Kontroli Bezpieczeństwa, nie będzie wpuszczony na pokład Statku powietrznego.
- 6.7. W przypadku, gdy Bagaż Pasażera uprzywilejowanego zawiera przedmioty niedopuszczone do przewozu drogą lotniczą, przedmioty te muszą zostać usunięte.

7. PASAŻEROWIE SPECJALNEJ TROSKI

- 7.1. Kategorie Pasażerów specjalnej troski:
 - a) niemowlę – osoba fizyczna w wieku do ukończenia 2 lat, podróżująca pod opieką osoby dorosłej, przewożona na kolanach, przypięta przedłużeniem pasów bezpieczeństwa opiekuna.
 - b) dziecko – osoba fizyczna w wieku od lat 2 do ukończenia 12 lat.
 - c) dziecko podróżujące bez opieki – dziecko w wieku powyżej 5 lat podróżujące samo lub pod opieką osoby dorosłej. Niemowlęta i dzieci do ukończenia 5 lat nie mogą podróżować samodzielnie Samolotami Jet Story. Na czas przewozu wystawiany jest specjalny dokument, który służy do pisemnego przekazywania dziecka podróżującego bez opieki pomiędzy prawnym opiekunem, a Dowódcą.
 - d) Pasażerowie niepełnosprawni – Pasażerowie o różnych stopniach ograniczenia zdolności ruchowych:
 - i. BLND – Pasażer niewidomy, który może podróżować z psem przewodnikiem;
 - ii. DEAF – Pasażer niesłyszący;
 - iii. MEDA – Pasażer podróżujący na podstawie orzeczenia lekarskiego dopuszczającego do podróży;
 - iv. STCR – Pasażer MEDA podróżujący na noszach;
 - v. WCHR – Pasażer na wózku inwalidzkim, który wymaga jedynie przewiezienia na odcinku Samolot - port lotniczy;
 - vi. WCHS – Pasażer na wózku inwalidzkim, niemogący poruszać się po schodach, który musi być wnoszony/wynoszony do/z Samolotu;
 - vii. WCHC – Pasażer na wózku inwalidzkim, który musi być przenoszony do/z swojego miejsca w Samolocie.
 - e) Kobiety w ciąży i osoby starsze.
- 7.2. Zlecający zobowiązany jest poinformować Jet Story, najpóźniej w momencie przekazania listy pasażerów zgodnie z pkt. 4.3, o osobach których stan fizyczny kwalifikuje ich jako pasażerów specjalnej troski zgodnie z definicją w pkt. 7.1.
- 7.3. Jet Story może, na podstawie informacji od zlecającego, zażądać okazania orzeczenia lekarskiego dopuszczającego osobę do podróży lotniczej lub oświadczenia pasażera potwierdzającego że jego stan zdrowia jest odpowiedni dla podróży lotniczej.
- 7.4. Pasażerowie specjalnej troski bądź ich prawni opiekunowie informowani są o terminie zgłoszenia się do odprawy pasażersko-bagażowej z uwzględnieniem czasu koniecznego na ich przygotowanie do podróży.
- 7.5. Ze względów bezpieczeństwa Jet Story może uzależnić zawarcie umowy przewozu od spełnienia wymogu, aby Pasażerowi specjalnej troski towarzyszyła inna osoba, zdolna do udzielenia mu niezbędnej pomocy.

8. ODMOWA PRZYJĘCIA PASAŻERA NA POKŁAD SAMOLOTU I WYKONANIA PRZEWOZU

- 8.1. Odmowa przewozu Pasażerów

- a) Jet Story ma prawo nie wpuścić na pokład Statku powietrznego i odmówić wykonania przewozu lotniczego:
- i. Osób nieznajdujących się na liście Pasażerów dostarczonej przez Zlecającego,
 - ii. Osób które odmówiły poddania się Kontroli Bezpieczeństwa prowadzonej przez Straż Graniczną lub policję,
 - iii. Osób których służby przeprowadzające Kontrolę Bezpieczeństwa Pasażerów po wykonaniu tej kontroli nie wpuściły do Strefy Zastrzeżonej lotniska,
 - iv. Osób w których Bagażu służby przeprowadzające Kontrolę Bezpieczeństwa Bagażu stwierdziły obecność przedmiotów niedopuszczonych w przewozie lotniczym, jeśli Pasażer odmówi usunięcia tych przedmiotów z Bagażu,
 - v. Osób będących pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających, które zdaniem Dowódcy swoim zachowaniem mogą powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu,
 - vi. Osób zakłócających porządek publiczny,
 - vii. Osób zachowujących się w sposób gorszący dla innych,
 - viii. Osób powodujących zagrożenie życia lub zdrowia własnego, innych Pasażerów lub któregośkolwiek Członka Załogi, w szczególności których zachowanie (np. agresywne) może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo lotu,
 - ix. Osób nieposiadających właściwych dokumentów podróży, w tym posługujących się sfałszowanymi dokumentami podróży,
 - x. Osób utrudniających swoim zachowaniem wykonywanie czynności Członkom Załogi,
 - xi. Osób z widocznymi oznakami choroby (np. zatrucia),
 - xii. Osób całkowicie lub częściowo niesprawnych, wymagających opieki, w przypadku braku możliwości jej zapewnienia przez Zlecającego,
 - xiii. Pasażerów specjalnej troski jeżeli informacja o stanie fizycznym tych osób nie została przekazana do Jet Story zgodnie z pkt. 7.2.
 - xiv. Pasażerów specjalnej troski podróżujący na podstawie orzeczenia lekarskiego dopuszczającego do podróży, w przypadku nieprzekazania Dowódcy orzeczenia lekarskiego dopuszczającego do podróży,
 - xv. Pasażerów specjalnej troski jeżeli odmówią przekazania Dowódcy podpisanego oświadczenia o stanie zdrowia odpowiednim do podróży lotniczej,
 - xvi. Osób uzbrojonych.
- b) Jeżeli Pasażer zachowuje się w sposób niewłaściwy, opisany w pkt 8.1. a) powyżej:
- i. przed rozpoczęciem lotu - nie zostanie on dopuszczony przez Jet Story do odprawy;
 - ii. przed wejściem na pokład Statku powietrznego - nie zostanie on dopuszczony przez Jet Story do wejścia na pokład tego Statku;
 - iii. po wejściu na pokład, ale przed startem Samolotu - otrzyma ustne upomnienie od Członka Załogi. W razie nieskuteczności upomnienia również po starcie Samolotu Statek powietrzny zostanie zawrócony a Pasażer wysadzony w porcie odlotu;
 - iv. we wszystkich ww. przypadkach Pasażer zostanie przekazany Straży Ochrony Lotniska lub policji.

8.2. Odmowa przewozu Bagażu

- a) Dowódca ma prawo odmówić przyjęcia na pokład ładunku lub Bagażu, który:
- i. ze względu na swój charakter, stan lub wymiary może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu lub którego należyte zabezpieczenie nie jest możliwe,
 - ii. nie został poddany Kontroli Bezpieczeństwa przez wyspecjalizowane, uprawnione służby państwowe (Straż Graniczną, Straż Ochrony Lotniska lub policję),
 - iii. przekracza liczbę, ciężar lub wymiary ustalone w sposób wskazany w punkcie 5.3 b) Regulaminu,
 - iv. nie został zidentyfikowany przez Pasażera,
 - v. zawiera materiały niebezpieczne lub niedopuszczone do przewozu drogą lotniczą,
 - vi. stanowi pocztę dyplomatyczną, jeśli zawartość przesyłki zagraża bezpieczeństwu Statku powietrznego lub Dowódca ma podejrzenie o istnieniu takiego zagrożenia.

8.3. Autoryzacja odmowy transportu Pasażerów i Bagażu

- a) Do podjęcia decyzji o odmowie transportu Pasażera oraz Bagażu Pasażera upoważniony jest Dowódca Statku powietrznego, po konsultacji z Dyrektorem Zarządzającym Jet Story lub Pełnomocnikiem ds. Ochrony albo Dyrektorem Operacji Lotniczych Jet Story, jeśli jest to możliwe.

9. AKCEPTACJA I PRZYJĘCIE BAGAŻU DO PRZEWOZU

9.1. Zasady ogólne

- a) W Bagażu, Bagażu Kabinowym oraz w przedmiotach osobistych Pasażera zabroniony jest przewóz kategorii przedmiotów, o których mowa w art. 116 ust. 1 i 2 Ustawy, a w szczególności wymienionych w Rozporządzeniach KE (wykaz tych przedmiotów przedstawiono w tabelach w pkt 9.2. i 9.3. poniżej).
- b) W Bagażu, Bagażu Kabinowym oraz w przedmiotach osobistych Pasażera zabroniony jest przewóz materiałów niebezpiecznych z wyjątkiem materiałów niebezpiecznych wymienionych w tabeli w pkt.9.4 poniżej, zgodnie z ICAO Doc. 9284 oraz IATA DGR.
- c) Przedmioty, które są zbyt delikatne, by mogły być przewożone w lukach bagażowych, jak np. niektóre instrumenty muzyczne, mogą być przewożone jako Bagaż Kabinowy wyłącznie po uzyskaniu uprzedniej zgody Jet Story.
- d) Jet Story zaakceptuje do przewozu wyłącznie te przedmioty, które pozytywnie przeszły Kontrolę Bezpieczeństwa.

9.2. Przedmioty dopuszczone do przewozu tylko w luku bagażowym statków powietrznych Jet Story, których wnoszenie na pokład Statku powietrznego jest zabronione:

Pistolety, broń palna i inne urządzenia wyrzeliwujące pociski
<i>Urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wyrzelenie pocisku, w tym:</i>
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
wyrzutnie rac sygnalizacyjnych i pistolety startowe,
łuki, kusze i strzały,
urządzenia do miotania harpunów i włóczni,
proce i katapulty;
Urządzenia do ogłuszania
<i>urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:</i>
urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paraliżujące,
urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,
neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy łzawiące, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu i aerozole odstraszające zwierzęta;
Przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią
<i>przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała, w tym:</i>
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;
Narzędzia robocze
<i>narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa Statku powietrznego, w tym:</i>
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;
Tępe narzędzia

<i>przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia w razie ich wykorzystania do uderzenia, w tym:</i>
kije do gry w baseball i softball,
pałki, takie jak pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą i pałki policyjne,
wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;
Materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające
<i>materiały 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:</i>
amunicja, -tylko Div. 1.4S , UN 0012 oraz UN 0014 w ilości do 5 kg na osobę zgodnie z tabelą 2.3.A. IATA DGR

9.3. Przedmioty bezwzględnie niedopuszczone do przewozu w statkach powietrznych Jet Story:

Materiały wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające
<i>materiały 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:</i>
spłonki,
detonatory i bezpieczniki,
miny, granaty i inne wojskowe materiały wybuchowe,
fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
pociski dymne i naboje dymne,
dynamit, proch strzelniczy i plastyczne materiały wybuchowe.

9.4. Materiały niebezpieczne dopuszczone do przewozu w bagażu (rejestrowanym lub podręcznym) pasażerskim lub załogi

Kapitan musi być poinformowany o lokalizacji towaru				
Dozwolony w bagażu podręcznym				
Dozwolony w bagażu odprawionym				
Wymagana jest zgoda przewoźnika				
ZABRONIONE	Urządzenia obezwładniające , takie jak rozpylacze gazu pieprzowego itp. Zawierające substancje podrażniające lub obezwładniające są zakazane jako rzeczy posiadane przy sobie, w bagażu podręcznym i odprawionym.			
ZABRONIONE	Broń paraliżująca elektrowstrząsami (np. paralizatory) zawierające materiały niebezpieczne takie jak: substancje wybuchowe, sprężone gazy, baterie litowe, itp. są zabronione w bagażu podręcznym, odprawionym oraz jako rzecz posiadana przy sobie.			
ZABRONIONE	Walizki bankowe, kasety, torby do przenoszenia pieniędzy z zabezpieczeniami etc. zawierające materiały niebezpieczne, takie jak akumulatory litowe lub materiały pirotechniczne z wyjątkiem przypadków przewidzianych w DGR 2.3.2.6 są całkowicie zakazane (patrz: DGR 4.2).			
ZABRONIONE	Bagaż z zainstalowanymi bateriami litowymi , baterie nieusuwalne z zawartością litowo-metalową przekraczającą 0,3 g albo wydajności powyżej 2,7 Wh.			
NIE	TAK	TAK	NIE	Bagaż z zainstalowanymi bateriami litowymi: - nieusuwalne baterie. Baterie muszą posiadać zawartość litowo-metalową nie większą niż 0.3 g, lub dla baterii litowo-jonowych nie przekraczać wydajności 2.7 Wh. - usuwalne baterie. Baterie muszą być wyjęte z bagażu, gdy ten jest odprawiany. Wyjęte baterie muszą być przewożone w kabinie pasażerskiej.
NIE	NIE	TAK	TAK	Amunicja w stosownych opakowaniach (podklasa 1.4S, tylko UN 0012 lub UN 0014) w ilościach mniejszych niż 5 kg wagi brutto na osobę, na użytek tylko tej osoby. Dozwolone ilości na więcej niż jedną osobę nie mogą być łączone i pakowane w jednym lub kilku opakowaniach.
TAK	NIE	TAK	TAK	Pomoce mobilności: Zasilane akumulatorami wózki inwalidzkie lub inne urządzenia ułatwiające poruszanie się zasilane nie wyciekającymi akumulatorami lub akumulatorami, które są zgodne ze Special Provision A123 lub A199 (patrz: 2.3.2.2).
TAK	NIE	TAK	TAK	Pomoce mobilności: Zasilane akumulatorami wózki inwalidzkie lub inne urządzenia ułatwiające poruszanie się zasilane wyciekającymi akumulatorami lub litowo-jonowymi akumulatorami (patrz: 2.3.2.3 oraz 2.3.2.4).
TAK	TAK	NIE	TAK	Pomoce mobilności: Zasilane akumulatorami wózki inwalidzkie lub inne urządzenia ułatwiające poruszanie się zasilane akumulatorami litowo-jonowymi, w przypadku gdy konstrukcja urządzenia ułatwiającego poruszanie się nie zapewnia odpowiedniej ochrony baterii (zob. szczegóły w pkt 2.3.2.4.3).
NIE	NIE	TAK	TAK	Kuchenki turystyczne i zbiorniki z paliwem, które zawierały paliwo łatwopalne mogą być przewożone jeżeli zbiorniki paliwa kuchenek turystycznych i/lub pojemniki na paliwo zostały całkowicie zdrenowane (opróżnione) z paliwa. (patrz 2.3.2.5)
NIE	NIE	TAK	TAK	Baterie litowe: Przyrządy do kontroli bezpieczeństwa zawierające baterie litowe (patrz: 2.3.2.6).
NIE	TAK	TAK	TAK	Urządzenia zasilane bateriami litowymi. Litowo-jonowe baterie dla przenośnych urządzeń elektronicznych (w tym medycznych) o wydajności powyżej 100Wh, ale nie przekraczającej 160 Wh. Wyłącznie dla przenośnych urządzeń medycznych, baterie litowo-metalowe z zawartością litowo-metalową przekraczającą 2 g, ale nie przekraczającą 8 g. Urządzenia w bagażu odprawionym muszą być całkowicie wyłączone oraz osłonięte przed uszkodzeniami.
NIE	TAK	NIE	TAK	Zapasowe baterie litowo-jonowe o wydajności powyżej 100 Wh, ale nie przekraczające 160 Wh, używane do konsumenckich urządzeń elektronicznych oraz PMED lub z zawartością litowo-metalową między 2 g, a 8 g wyłącznie dla urządzeń PMED. Maksymalnie dwie zapasowe baterie mogą być przewożone wyłącznie w bagażu podręcznym. Każda z tych baterii, musi być osobno zabezpieczona, aby chronić przed zwarciami.
NIE	TAK	NIE	NIE *	Baterie zapasowe/wolne , w tym baterie litowe, baterie nierozlewane, hybrydowe baterie niklowo-metalowe i baterie suche (patrz 2.3.5.8) dla przenośnych urządzeń elektrycznych muszą być przewożone wyłącznie w bagażu podręcznym. Artykuły, których głównym celem jest źródło zasilania, np. power banki są uważane za zapasowe baterie. Baterie te muszą być indywidualnie zabezpieczone, aby zapobiec zwarciom. Dla baterii litowo-metalowych zawartość litowo-metalowa nie może przekraczać 2 g (patrz 2.3.5.8.4). Dla baterii litowo-jonowych wydajność nie może przekraczać 100 Wh (see 2.3.5.8.4). Każda osoba może zabrać maksymalnie 20 zapasowych baterii.

				*Operator może wyrazić zgodę na przewóz większej ilości niż 20 baterii. Baterie nierozlewane: muszą mieć 12 V lub mniej i 100 Wh lub mniej. Każda osoba może mieć maksymalnie 2 zapasowe baterie (patrz 2.3.5.8.5).
TAK	TAK	NIE	TAK	Barometry i termometry rtęciowe przewożone przez przedstawiciela rządowej instytucji ds. pogody lub podobnej oficjalnej instytucji (patrz: DGR 2.3.3.1).
NIE	TAK	TAK	TAK	Zestaw do ratownictwa lawinowego , jeden (1) na osobę, wyposażony w pirotechniczny mechanizm spustowy zawierający mniej niż 200mg netto substancji z Podklasy 1.4S i/lub mniej niż 250mL sprężonego gazu z Podklasy 2.2. Zestaw musi być tak zapakowany, aby zapobiec przypadkowej jego aktywacji. Poduszki powietrzne wewnątrz zestawu muszą być wyposażone w spustowy zawór ciśnieniowy.
NIE	TAK	TAK	TAK	Suchy lód (dwutlenek węgla, stały) w ilości nie przekraczającej 2,5kg na osobę, jeżeli został wykorzystany do pakowania towarów łatwo psujących się, nie podlegających tym przepisom, w bagażu podręcznym, pod warunkiem, że opakowanie umożliwi wydalanie dwutlenku węgla. Suchy lód w bagażu odprawionym musi być oznaczona „dry ice” lub „carbon dioxide, solid” z ilością netto suchego lodu lub oznaczeniem, że wewnątrz jest 2,5 kg lub mniej suchego lodu.
NIE	TAK	TAK	TAK	Detektor środków chemicznych , przewożony przez członków Organizacji do spraw Zakazu Broni Chemicznej, w trakcie oficjalnej podróży (patrz DGR 2.3.4.4).
TAK	TAK	TAK	TAK	Tlen lub powietrze, stan lotny, małe butle do zastosowań medycznych. Butla nie może przekroczyć 5 kg wago brutto. Uwaga! Układy płynnego tlenu są zakazane w transporcie.
NIE	TAK	TAK	TAK	Małe naboje z niepalnym gazem , zawierające dwutlenek węgla lub inny odpowiedni gaz z Podklasy 2.2. Do dwóch (2) małych naboji umieszczonych w samo napełniającym się urządzeniu, ochrony osobistej, przeznaczonym do noszenia przez osobę, np. kamizelki ratunkowej. Nie więcej niż dwa (2) urządzenia na pasażera oraz do dwóch (2) zapasowych naboji na urządzenie, nie więcej niż cztery (4) naboje do 50 ml pojemności do innych urządzeń. (patrz 2.3.4.2).
NIE	TAK	TAK	NIE	Napoje alkoholowe , jeżeli są pakowane pojedynczo i zawierają więcej, niż 24%, ale nie więcej niż 70% alkoholu w stosunku do objętości, w naczyniach nieprzekraczających 5 l, z ilością netto na osobę 5l. Uwaga: Napoje alkoholowe zawierające 24% lub mniej alkoholu objętościowo nie podlegają żadnym ograniczeniom.
NIE	TAK	TAK	NO	Nie radioaktywne artykuły medyczne i toaletowe (włączając aerozole) takie jak lakiery do włosów, perfumy, wody kolońskie oraz medyczne artykuły zawierające alkohol oraz aerozole nie palne, nie toksyczne z Podklasy 2.2, bez dodatkowego ryzyka, do zastosowań sportowych lub domowych. <u>Całkowita</u> masa netto niepalnych i nietoksycznych aerozoli (podklasa 2.2) oraz nieradioaktywnych artykułów medycznych i toaletowych, nie może przekraczać 2 kg lub 2 l, a waga netto pojedynczego artykułu nie może przekraczać 0,5 kg lub 0,5 l. Zawory spustowe na aerosolach muszą być zabezpieczone nasadką lub innym, odpowiednim mechanizmem zabezpieczającym nieumyślny wypływ zawartości.
TAK	TAK	TAK	NIE	Wkłady ogniwi paliwowych zapasowe dla przenośnych urządzeń elektrycznych (patrz: 2.3.5.9).
NIE	TAK	NIE	NIE	Ogniwa paliwowe zasilające przenośne urządzenia elektryczne (np. kamery, telefony komórkowe, laptopy), patrz: 2.3.5.9
NIE	TAK	TAK	NIE	Sprzęt do układania włosów zawierający nabój z węglowodorem gazowym , maksymalnie jeden (1) na pasażera lub członka załogi, pod warunkiem że osłona zabezpieczająca jest bezpiecznie zamocowana na elemencie grzewczym. Tego sprzętu do układania włosów nie wolno używać na pokładzie samolotu. Zapasowe naboje gazowe do takiego sprzętu do układania włosów nie są dozwolone w bagażu rejestrowanym ani podręcznym.
NIE	TAK	TAK	NIE	Opakowania chłodnicze, zawierające schłodzony płynny azot (dry shipper) w pełni zaabsorbowany w porowatym materiale i wykorzystywany do transportu niezastrzeżonych artykułów.
NIE	NIE	TAK	NIE	Silniki spalinowe lub na ogniwa paliwowe muszą spełniać A70 (patrz: 2.3.5.13).
NIE	NIE	TAK	NIE	Medyczne lub kliniczne termometry zawierające rtęć, są dozwolone w liczbie jeden (1) na pasażera do celów osobistych, pod warunkiem, że jest przewożony w etui ochronnym.
NIE	TAK	TAK	NIE	Naboje z niepalnym, nietoksycznym gazem , wykorzystywane do pracy sztucznych kończyn. Zapasowe naboje podobne rozmiarem, jeżeli deklarowana liczba jest wymagana w trakcie podróży.
NIE	TAK	TAK	NIE	Nie zakaźne próbki medyczne zapakowane z małymi ilościami cieczy łatwopalnej, muszą spełniać Special Provision A180 (patrz: 2.3.5.12).
NIE	NIE	TAK	NIE	Urządzenia permeacji muszą spełniać A41 (patrz: 2.3.5.16).
NIE	TAK	TAK	NIE *	Baterie litowe: Przenośne urządzenia elektryczne (PED) zawierające litowo-metalowe lub litowo-jonowe komórki lub baterie , włączając urządzenia medyczne, takie jak przenośne koncentratory tlenu (POC) oraz urządzenia konsumenckie jak kamery, telefony komórkowe, laptopy i

				tablety, jeśli są przenoszone przez pasażerów lub załogę do użytku osobistego (patrz: 2.3.5.8). Dla baterii litowo-metalowych zawartość litowo-metalowa nie może przekraczać 2 g, a dla baterii litowo-jonowych wydajność nie może przekraczać 100 Wh. Urządzenia przewożone w bagażu odprawionym muszą być całkowicie wyłączone i osłonięte przed uszkodzeniami. Każda osoba może przewozić maksymalnie 15 PED. Gdy bagaż wyposażony jest w baterię litową, inną niż ogniwa litowe, ta musi być wyjmowana. Jeśli jest oferowany jako bagaż rejestrowany, bateria/akumulator należy wyjąć i przewozić w kabinie. * Operator może zezwolić na przewóz większej ilości niż 15 PED
				Baterie litowe, zapasowe/wolne, w tym power banki, patrz: Baterie zapasowe/wolne
NIE	TAK	TAK	NIE	Urządzenia elektroniczne zawierające niewyciekające akumulatory (baterie). Baterie muszą spełniać A67 i muszą być 12V lub mniej oraz 100Wh lub mniej. Mogą być przewożone maksymalnie dwie (2) zapasowe baterie (patrz: 2.3.5.11).
NIE	Przy sobie		NIE	Radioizotopowe stymulatory serca lub inne urządzenia, włączając te, które są zasilane akumulatorami litowymi, wszczepione lub umiejscowione zewnętrznie.
NIE	Przy sobie		NIE	Zapałki bezpieczne (jedno małe opakowanie) lub mała zapalniczka do papierosów , nie zawierająca niezaabsorbowanego płynnego paliwa, inne niż skroplony gaz, przeznaczone do użytku przez pasażera, kiedy są przewożone przy sobie. Płyn do zapalniczek i wkłady do zapalniczek nie są dozwolone, jako rzecz przy sobie, w bagażu odprawionym lub podręcznym. <i>Uwaga! Zapałki zapalające się w wyniku potarcia o dowolną powierzchnię, zapalniczki „Blue flame” oraz zapalniczki do cygar, a także zapalniczki zasilane bateriami litowymi bez zabezpieczeń umożliwiających samoistną aktywację są zakazane w transporcie lotniczym.</i>
NIE	TAK	NIE	NIE	e-papierosy (w tym e-cygara, e-rurki, inne osobiste odparowywacze) zawierające baterie muszą być indywidualnie chronione, aby zapobiec przypadkowej aktywacji.

UWAGA! Tabela zawiera odniesienia do dokumentu IATA DGR

9.5. Jet Story zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia do transportu Pasażerów Uprzywilejowanych lub osób pełniących funkcje ochrony osobistej takich Pasażerów w razie naruszenia wymogów wynikających z przepisów o transporcie przedmiotów niebezpiecznych oraz broni i amunicji.

10. KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA PASAŻERÓW I ICH BAGAŻU

10.1. Zasady ogólne

- a) Warunkiem dopuszczenia Pasażera na pokład Statku powietrznego jest przeprowadzenie Kontroli Bezpieczeństwa Pasażera oraz jego Bagażu. Pasażerów odlatujących oraz ich Bagaż Kabinowy, poddaje się Kontroli Bezpieczeństwa przed wejściem na pokład Statku powietrznego lub do pomieszczeń znajdujących się w Strefie Sterylnej lotniska. Kontrolę bezpieczeństwa wykonuje:
 - i. Straż Graniczna - w ruchu międzynarodowym;
 - ii. Straż Ochrony Lotniska pod nadzorem Straży Granicznej - w ruchu krajowym.
- b) Kontrola Bezpieczeństwa Pasażerów i ich Bagażu ma na celu niedopuszczenie do wniesienia na pokład Statku powietrznego oraz Strefy Zastrzeżonej lotniska broni i innych przedmiotów niebezpiecznych, mogących służyć do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji i zagrażających bezpieczeństwu lotu, Pasażerów i Członków Załogi lub Statku powietrznego.
- c) Kontrola Bezpieczeństwa Pasażerów i Bagażu obejmuje:
 - i. sprawdzenie przez personel agenta obsługi naziemnej lub przez Członków Załogi tożsamości Pasażerów (zgodność listy Pasażerów z dokumentami tożsamości);
 - ii. sprawdzenie przez Straż Graniczną (w ruchu międzynarodowym) oraz Służbę Ochrony Lotniska pod nadzorem Straży Granicznej (w ruchu krajowym) czy Pasażer nie posiada przy sobie lub w swoim Bagażu materiałów niedozwolonych do przewozu (na zasadach określonych w punktach 10.2. i 10.3.);
- d) Po przeprowadzonej Kontroli Bezpieczeństwa do Pasażera i jego Bagażu nie będą miały dostępu osoby, które nie były poddane takiej kontroli.

10.2. Kontrola Bezpieczeństwa Pasażerów

- a) Kontrolę Bezpieczeństwa Pasażera prowadzi się przy wykorzystaniu następujących metod:
 - i. kontroli manualnej,
 - ii. kontroli przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metali lub ręcznego detektora metalu,
 - iii. kontroli osobistej, przeprowadzonej w formie nienaruszającej godności osobistej Pasażera, w odpowiednio wydzielonym pomieszczeniu oraz przez osobę tej samej płci co Pasażer.

- b) Przed przejściem przez bramkę magnetyczną Pasażer musi odłożyć w specjalnie przygotowane miejsce (np. taca):
 - i. nakrycie głowy i przekazać je do prześwietlenia lub kontroli manualnej,
 - ii. osobiste urządzenia elektroniczne,
 - iii. telefony komórkowe,
 - iv. opróżnić kieszenie z wszelkich metalowych przedmiotów.
- c) Pasażera odmawiającego poddania się Kontroli Bezpieczeństwa Straż Graniczna lub policja nie wpuszcza na pokład Statku powietrznego. Osoba taka zostanie przekazana służbom ochrony lotniska.

10.3. Kontrola Bezpieczeństwa Pasażerów niepełnosprawnych

- a) Pasażera niepełnosprawnego informuje się o sposobie i czasie przeprowadzenia Kontroli Bezpieczeństwa, uwzględniając czas niezbędny do przygotowania się do podróży.
- b) Pasażer niepełnosprawny i jego Bagaż poddawane są Kontroli Bezpieczeństwa w sposób określony w punkcie 10.2 10.2.
- c) Kontrolę Bezpieczeństwa wykonuje osoba przeszkolona w tym zakresie w sposób określony podpunkcie 10.2. Kontrola Bezpieczeństwa osób niepełnosprawnych realizowana jest przez Straż Graniczną w ruchu międzynarodowym oraz Służbę Ochrony Lotniska pod nadzorem Straży Granicznej w ruchu krajowym.
- d) Wózek, kule inwalidzkie lub nosze osoby niepełnosprawnej poddaje się kontroli manualnej.
- e) Wszelki sprzęt wymagany przez Pasażera niepełnosprawnego zapewniany jest przez agenta obsługi naziemnej.

11. PRZEWÓZ I ODBIÓR TOWARU

11.1. Ładunki specjalne

- a) Ładunkiem specjalnym dozwolonym do przewozu w Jet Story są żywe zwierzęta przewożone w kabinie pasażerskiej.
- b) Zwierzęta mogą być przewożone w kabinie pasażerskiej, jeżeli ich ciężar nie przekracza 8 kg wraz ze specjalnym pojemnikiem lub torbą do ich przewozu.

12. ROZKŁAD I ODWOŁANIA LOTÓW

12.1. Ze względu na nieregularny charakter wykonywanych przewozów Jet Story nie prowadzi rozkładu lotów.

12.2. Odwołanie lotu przez Pasażera

- a) Zlecający może odwołać przewóz dostarczając Jet Story informację mailem na adres podany w umowie przewozu, z zastrzeżeniem poniższych postanowień¹:
 - i. W przypadku odwołania usługi przewozu po podpisaniu umowy, a przed upływem 72 godzin przed planowaną godziną wylotu Jet Story ma prawo obciążyć Zleceniodawcę karą umowną w wysokości 10% wynagrodzenia określonego w umowie przewozu jako cena za przewóz. W takim przypadku nota obciążeniowa zostanie wystawiona przez Jet Story w terminie do 30 dni od daty otrzymania odwołania przewozu od Zlecającego, z terminem płatności 7 dni.
 - ii. W przypadku odwołania usługi przewozu po upływie 72 godzin przed planowaną godziną wylotu a najpóźniej 24 godziny przed planowaną godziną wylotu Jet Story ma prawo obciążyć Zleceniodawcę karą umowną w wysokości 30% wynagrodzenia określonego w umowie przewozu jako cena za przewóz. W takim przypadku nota obciążeniowa zostanie wystawiona przez Jet Story w terminie do 30 dni od daty otrzymania odwołania przewozu od Zlecającego, z terminem płatności 7 dni.
 - iii. W przypadku odwołania usługi przewozu po upływie 24 godzin przed planowaną godziną wylotu, Jet Story ma prawo obciążyć Zleceniodawcę karą umowną w wysokości 50% wynagrodzenia określonego w umowie przewozu jako cena za przewóz. W takim przypadku nota obciążeniowa zostanie wystawiona przez Jet Story w terminie do 30 dni od daty otrzymania odwołania przewozu od Zlecającego, z terminem płatności 7 dni..
- b) W przypadku nieodwołania lotu do czasu rozpoczęcia operacji, gdzie rozpoczęcie operacji oznacza godzinę odlotu z pasażerami lub start samolotu w celu przebazowania na lotnisko z którego odlecieć mają pasażerowie, Jet Story ma prawo obciążyć Zleceniodawcę karą umowną w wysokości 100% wynagrodzenia określonego w umowie przewozu jako cena za przewóz. W takim przypadku nota obciążeniowa zostanie wystawiona przez Jet Story w terminie do 30 dni od daty planowanej operacji, z terminem płatności 7 dni.
- c) W przypadku odwołania usługi przewozu, z zachowaniem formy określonej 12.2.a), po dokonaniu przez Zlecającego wpłaty, o której mowa w umowie przewozu, Jet Story wystawi fakturę korygującą do faktury VAT, o której mowa w umowie przewozu, i wystawi notę obciążeniową tytułem kary umownej. W terminie 7 dni od daty wystawienia noty oraz faktury korygującej VAT, Jet Story zwróci Zleceniodawcy różnicę pomiędzy notą obciążeniową oraz fakturą korygującą potrącając sobie należną karę umowną i odsetki.

¹ Postanowienia pkt 12 w zakresie kar umownych nie dotyczą umów przewozu zawartych z konsumentami

- d) W przypadku, gdy Zlecający nie dokona wpłat w terminie, za każdy dzień opóźnienia będą naliczane przez Jet Story odsetki ustawowe.
- e) Jet Story zastrzega sobie możliwość dochodzenia na zasadach ogólnych odszkodowania przekraczającego wysokość kar umownych w przypadku, gdy szkoda przekroczy ich wysokość.
- f) W przypadku, gdy Zlecający naruszy postanowienia określone w umowie przewozu lub Regulaminie, w szczególności w zakresie bezpieczeństwa lotu lub w sposób, który uniemożliwi przystąpienie do wykonania umowy przez Jet Story, Jet Story może odstąpić od umowy bez obowiązku zapłaty odszkodowania.

12.3. Odwołanie lotu przez Jet Story

- a) Niezależnie od przypadków opisanych w innych punktach Regulaminu Jet Story zastrzega sobie prawo do niewykonania lotu wynikającego z zawartej umowy przewozu z przyczyn obiektywnych takich jak:
 - i. trudne warunki atmosferyczne uniemożliwiające bezpieczne wykonanie lotu lub przypadek siły wyższej;
 - ii. awaria, poważna usterka lub niesprawność Statku powietrznego, zagrażająca bezpieczeństwu lotu, której nie można było uniknąć, pomimo zachowania wszelkich racjonalnych środków;
- b) W przypadkach określonych w punkcie 12.3. a) ppkt i. oraz ii. Regulaminu Jet Story może:
 - i. zlecić wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi wykonującemu przewozy nieregularne;
 - ii. zapewnić wykonanie przewozu przez przewoźnika lub przewoźników wykonujących przewozy regularne (linii lotniczej) na trasie pomiędzy tymi samymi portami wylotu i przylotu, jak wskazane w zawartej pomiędzy Zlecającym i Jet Story umowie przewozu;
 - iii. zapewnić przewóz innymi środkami transportu;
 - iv. zapewnić zakwaterowanie, przewóz z portu do miejsca zakwaterowania i z tego miejsca do portu (w dniu następnym), jeśli termin wykonania lotu został przesunięty na dzień następny a Pasażer wyraził pisemną zgodę na odbycie podróży w nowym terminie;
- v. zapewnić posiłek Pasażerom, jeśli z winy Jet Story spowodowanej sytuacją określoną w punkcie 12.3.ii ppkt ii. wykonanie lotu zostało przesunięte w czasie o więcej niż 3 godziny, licząc od planowanej godziny startu,.

Postanowienia niniejszego punktu 12.3.b) nie uchybiają przepisom Rozporządzenia 261/2004 w zakresie, w jakim znajdują one zastosowanie do przewozów wykonywanych przez Jet Story.

13. ZACHOWANIE SIĘ PASAŻERA NA POKŁADZIE SAMOLOTU

13.1. Wchodzenie i wychodzenie Pasażerów na / z pokładu (boarding / deboarding)

- a) Wchodzenie i wychodzenie pasażerów na / z pokładu Samolotu może się odbywać wyłącznie w obecności Członków Załogi.
- b) Członek Załogi po wprowadzeniu Pasażerów na pokład Statku powietrznego zobowiązany jest:
 - i. pomóc Pasażerom w zajęciu miejsca,
 - ii. umieścić Bagaż Pasażerów w bagażnikach Samolotu,
 - iii. poinformować Pasażerów o:
 - sposobie użycia pasów bezpieczeństwa,
 - lokalizacji i sposobie użycia masek tlenowych,
 - lokalizacji i sposobie użycia kamizelek ratunkowych (w zależności od trasy lotu),
 - lokalizacji wyjść awaryjnych oraz ścieżki w podłodze wskazującej drogę ewakuacji w sytuacji awaryjnej,
 - sposobie umieszczenia i zabezpieczenia Bagażu Podręcznego,
 - zakazie palenia tytoniu,
 - bezwzględnym zakazie używania podręcznych urządzeń elektronicznych (PED), takich jak telefony komórkowe i aparaty nadawczo odbiorcze,
 - czasowym ograniczeniu użytkowania (podczas kołowania, startu, lądowania oraz gdy włączona jest sygnalizacja „ZAPIĄC PASY”) urządzeń elektronicznych takich jak komputery przenośne, urządzenia do gier elektronicznych, odtwarzacze audio itp.

13.2. Zajmowanie miejsc przez Pasażerów

Pasażerowie muszą zajmować miejsca wskazane im przez Członków Załogi. Jedno miejsce może być zajęte tylko przez jednego Pasażera. Wyjątek od zasady zajmowania miejsc przez jednego Pasażera stanowią niemowlęta (*infants*), które mogą podróżować na kolanach opiekuna, a do startu i lądowania muszą być przypięte specjalnymi przedłużaczami pasów bezpieczeństwa Pasażera dorosłego.

13.3. Zakaz palenia tytoniu na pokładzie

Na pokładach Samolotów Jet Story obowiązuje całkowity zakaz palenia tytoniu. Dowódca jest zobowiązany do egzekwowania całkowitego zakazu palenia tytoniu na pokładzie Statku powietrznego.

13.4. Używanie pasów bezpieczeństwa przez Pasażerów

Wszystkie osoby będące na pokładzie Statku powietrznego obowiązane są do korzystania z pasów bezpieczeństwa, gdy włączona jest sygnalizacja „ZAPIĄC PASY”. Pasażerowie powinni znajdować się na swoich miejscach i muszą mieć prawidłowo zapięte pasy bezpieczeństwa podczas startu, lądowania, kołowania oraz na żądanie Dowódcy. Zaleca się jednak, aby Pasażerowie mieli zapięte pasy bezpieczeństwa podczas całego lotu, gdy znajdują się na swoich miejscach. Za dopilnowanie, aby wszyscy Pasażerowie mieli zapięte pasy bezpieczeństwa, odpowiedzialny jest Dowódca.

13.5. Pasażerowie specjalnej troski na pokładzie (tj. osoby wskazane w punkcie 7. Regulaminu)

- a) Przed zamknięciem drzwi Dowódca musi upewnić się, że Pasażerowie specjalnej troski oraz Pasażerowie nieposługujący się językiem polskim lub angielskim nie zajmują miejsc przy wyjściu awaryjnym.
- b) Pasażerowie specjalnej troski oraz osoby z ograniczoną swobodą ruchu (Persons with Reduced Mobility – PRM) nie mogą zajmować miejsc, na których ich obecność może:
 - i. przeszkadzać Członkom Załogi w wykonywaniu ich czynności,
 - ii. utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego,
 - iii. utrudniać ewakuację z Samolotu,

13.6. Obsługa drzwi wejściowych i drzwi bagażników

Otwieranie i zamykanie drzwi i bagażników Samolotu może być dokonywane wyłącznie przez Członków Załogi Samolotu lub obsługi naziemnej Jet Story.

13.7. Sytuacje awaryjne

- a) W razie wystąpienia sytuacji awaryjnej na pokładzie Statku powietrznego, Członkowie Załogi są odpowiedzialni za odpowiednie poinstruowanie Pasażerów o postępowaniu, stosownie do zaistniałych okoliczności.
- b) Pasażerowie mają obowiązek stosowania się do wszystkich poleceń Członków Załogi Statku powietrznego.

13.8. Zlecający oraz Pasażerowie akceptują, iż Dowódca ma pełną swobodę w zakresie podejmowania decyzji niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa Pasażerów, Załogi, Bagażu i Samolotu.

13.9. Dowódca decyduje, czy i w jaki sposób lot będzie wykonywany, w szczególności, w uzasadnionych przypadkach, może zmienić termin wylotu, ustaloną trasę Samolotu oraz miejsce i czas wykonania lądowania Samolotu.

13.10. Dowódca lub wskazany przez niego Członek Załogi decyduje o rozmieszczeniu Pasażerów na pokładzie Samolotu, mając także pełną swobodę w odniesieniu do załadunku, rozładunku oraz rozmieszczenia Bagażu w Samolocie.

14. POSTĘPOWANIE WOBEC PASAŻERÓW NARUSZAJĄCYCH WARUNKI PRZEWOZU (TZW. PASAŻERÓW UCIAŻLIWYCH).

14.1. Przewóz osób potencjalnie niebezpiecznych

Jet Story nie prowadzi przewozu osób potencjalnie niebezpiecznych (np. więźniów, osób deportowanych itp.).

14.2. Postępowanie z Pasażerami naruszającymi warunki przewozu

- a) Przykłady zachowań Pasażera lub grupy Pasażerów, które mogą być uważane za naruszenie zasad i warunków przewozu na pokładzie Samolotu:
 - i. Napaść słowna lub czynna na innego Pasażera lub Członka Załogi Statku powietrznego (np. zniewaga, awantura, bijatyka, rękoczynny, itp.);
 - ii. Niepodporządkowanie się poleceniom Członków Załogi Statku powietrznego;
 - iii. Palenie tytoniu na pokładzie;
 - iv. Obrażliwe lub gorszące zachowanie w stosunku do Członków Załogi lub innych Pasażerów;
 - v. Przebywanie na pokładzie pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających;
 - vi. Wtargnięcie do kabiny Członków Załogi;
 - vii. Próba otwarcia drzwi lub wyjść awaryjnych;
 - viii. Próba uszkodzenia lub uszkodzenie wyposażenia w kabinie pasażerskiej;
 - ix. Nadużywanie alkoholu powodujące zagrożenie lub naruszenie bezpieczeństwa lotu;
 - x. Używanie przenośnych urządzeń elektronicznych (PED) lub telefonów komórkowych na pokładzie w sposób sprzeczny z zasadami bezpieczeństwa określonymi w Regulaminie;
 - xi. Inne działanie lub zaniechanie nakazanego działania, naruszające bezpieczeństwo lotu.
- b) Dopuszczalne sposoby działania podczas lotu w celu neutralizacji negatywnego zachowania lub zdarzenia w kolejności stosowania.

i. Ustne upomnienie

Delikatne i taktowne (w pierwszej fazie dyskretne), zwrócenie uwagi Pasażerowi, że jego zachowanie nie jest pozytywnie postrzegane przez Członków Załogi Statku powietrznego. Jeżeli zachowanie Pasażera się nie zmienia - powtórzenie tej samej treści publicznie w formie „ostrzeżenia”. Poinformowanie Pasażera o możliwości odebrania mu na czas podróży przedmiotów stanowiących źródło konfliktu (urządzenia elektrycznego lub elektronicznego, papierosów, alkoholu, itp.).

ii. Zastosowanie środków przymusu bezpośredniego.

W przypadku negatywnej reakcji Pasażera na ustne upomnienie Dowódca może podjąć decyzję o zastosowaniu środków przymusu bezpośredniego. Dowódca może również na koszt Zlecającego lub Pasażera podjąć decyzję o zmianie planu lotu i lądowaniu w najbliższym dostępnym porcie lotniczym, w celu przekazania stwarzającego problemy Pasażera służbom bezpieczeństwa. W takiej sytuacji Dowódca wypełnia (w dwóch egzemplarzach) formularz meldunku o incydencie na pokładzie. Jedną kopię dowódca przekazuje służbom bezpieczeństwa portu lotniczego.

- W przypadku zastosowania środków przymusu bezpośredniego wobec Pasażera uciążliwego Członkowie Załogi mogą unieruchomić Pasażera w sposób najmniej dla niego szkodliwy i w miarę możliwości niepowodujący obrażeń ciała.
- W przypadku, kiedy Członkowie Załogi nie są w stanie samodzielnie unieruchomić kłopotliwego Pasażera, mogą poprosić o pomoc innych Pasażerów.
- Członkowie Załogi mają obowiązek uniemożliwić Pasażerowi uciążliwemu spożycie jakichkolwiek napojów alkoholowych.

15. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA SZKODY

15.1. Zasady ogólne

- 15.1.1. W wypadku odpowiedzialności Jet Story oraz innych podmiotów, które realizują przewóz jako strony umowy obowiązują każdorazowo ich własne warunki przewozu.
- 15.1.2. Przewóz realizowany w ramach niniejszego Regulaminu podlega zasadom odpowiedzialności zawartym w Konwencji Montrealskiej z dnia 28 maja 1999 roku oraz w Rozporządzeniu (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 roku zmieniającego „Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych w odniesieniu do przewozu pasażerów i ich bagażu”.
- 15.1.3. Jet Story nie ponosi odpowiedzialności wobec osoby dochodzącej odszkodowania lub osoby, od której wywodzi ona swoje prawa, w całości lub w części w zakresie, w jakim niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie takiej osoby, spowodowało szkodę lub przyczyniło się do niej. Jet Story zachowuje również roszczenia zwrotne w stosunku do osób trzecich.
- 15.1.4. Jet Story nie odpowiada za jakąkolwiek szkodę powstałą w związku z działaniem zgodnym z jakimkolwiek prawem, rozporządzeniem, zaleceniem lub wymaganiem władz państwowych lub niezastosowaniem się Pasażera do nich.
- 15.1.5. Odpowiedzialność Jet Story nie może przekroczyć udowodnionej wartości szkody oraz podlega ograniczeniom wynikającym ze stosownych przepisów prawa.
- 15.1.6. Wszelkie wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności Jet Story będą miały zastosowanie także w stosunku do agentów, pracowników i przedstawicieli Jet Story oraz każdej osoby, której samolot jest użyty przez Jet Story, jak również agentów, pracowników i przedstawicieli tej osoby. Łączna kwota, którą można dochodzić od Jet Story i od takich agentów, pracowników, przedstawicieli i osób nie może przekroczyć kwoty, do której ograniczona jest odpowiedzialność Jet Story.
- 15.1.7. O ile nie zostało to wyraźnie przewidziane, żadne z postanowień zawartych w tym Regulaminie nie uchyla jakiegokolwiek wyłączenia lub ograniczenia odpowiedzialności Jet Story lub środków obrony przysługujących Jet Story, a wynikających z obowiązującego prawa.

15.2. Odpowiedzialność Jet Story w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała

- 15.2.1. Jet Story ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą w razie śmierci albo uszkodzenia ciała Pasażera tylko jeżeli wypadek, który spowodował śmierć albo uszkodzenie ciała, miał miejsce na pokładzie samolotu lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem.
- 15.2.2. Jet Story zobowiązuje się w razie szkód spowodowanych śmiercią lub innym uszkodzeniem ciała Pasażera przewożonego przez Jet Story:
- a) nie wyłączać ani nie ograniczać swojej odpowiedzialności w zakresie w jakim szkody takie nie przewyższają kwoty 113 100 SDR (lub równowartości w innej walucie) na każdego Pasażera; Jet Story zachowuje jednak uprawnienia wynikające z art. 15.1.3.,
 - b) w zakresie, w jakim szkody przewyższają 113 100 SDR na każdego Pasażera, Jet Story nie ponosi odpowiedzialności, jeżeli udowodni, że:
 - i. szkody takiej nie spowodowało niedbalstwo albo inne niewłaściwe działanie lub zaniechanie Jet Story albo osób za niego działających, albo

- ii. szkoda taka została spowodowana wyłącznie niedbalstwem albo innym niewłaściwym działaniem lub zaniechaniem osoby trzeciej,
 - c) wypłacić zaliczkę na poczet odszkodowania w wysokości wymaganej dla pokrycia najpilniejszych wydatków proporcjonalnie do doznanych trudności, osobie lub osobom, uprawnionym do odszkodowania, nie później niż w terminie 15 dni od dnia ustalenia osoby uprawnionej do otrzymania odszkodowania. Zaliczka w razie śmierci Pasażera wyniesie nie mniej niż 16 000 SDR (lub równowartość w innej walucie). Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności przez Jet Story i może być potrącona z odszkodowania. Kwota zaliczki nie podlega zwrotowi, chyba że była wypłacona osobie, która okazała się nieuprawnioną do otrzymania odszkodowania lub w przypadku, o którym mowa w art. 15.1.3.
- 15.2.3. Jeżeli przewożony jest Pasażer, którego wiek, stan umysłowy lub fizyczny może stanowić zagrożenie lub ryzyko dla niego - Jet Story nie odpowiada za jakiegokolwiek choroby, obrażenia, inwalidztwo, a nawet śmierć, które mogą być związane z takim stanem lub mogły przyczynić się do jego pogorszenia.
- 15.3. Odpowiedzialność Jet Story w razie opóźnienia w przewozie pasażera lub bagażu
- 15.3.1. Dowiedziona szkoda bezpośrednia, która jest bezpośrednim wynikiem opóźnienia podlega rekompensacie, z wyłączeniem wszystkich szkód pośrednich i wszelkich innych rodzajów odszkodowań, innych niż odszkodowania kompensacyjne. Pasażer musi udowodnić zaistnienie szkody bezpośrednio spowodowanej opóźnieniem.
 - 15.3.2. Odpowiedzialność Jet Story z tytułu jakiegokolwiek szkody spowodowanej opóźnieniem przewozu lotniczego Pasażerów będzie ograniczona do 4694 SDR za każdego Pasażera.
 - 15.3.3. Odpowiedzialność Jet Story z tytułu jakiegokolwiek szkody spowodowanej opóźnieniem przewozu lotniczego Bagażu i Bagażu Kabinowego będzie ograniczona do 1131 SDR za każdego Pasażera. Do tego limitu zastosowanie ma Artykuł 15.4.3.
 - 15.3.4. Bez względu na postanowienia punktów 15.3.2. i 15.3.3. niniejszego artykułu, Jet Story nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody spowodowane opóźnieniem, jeśli Jet Story dowiedzie, że on sam, jego pracownicy oraz agencji podjęli wszelkie środki, jakie mogą być racjonalnie wymagane, w celu uniknięcia szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków.
- 15.4. Odpowiedzialność Jet Story za szkody powstałe przy przewozie bagażu
- 15.4.1. Jet Story ponosi odpowiedzialność za szkody spowodowane utratą lub uszkodzeniem Bagażu, jedynie pod warunkiem, że zdarzenie, które spowodowało utratę lub uszkodzenie wystąpiło na pokładzie samolotu lub w jakimkolwiek okresie, w którym Jet Story sprawował opiekę nad Bagażem.
 - 15.4.2. Wyłączenie odpowiedzialności Jet Story:

Przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za uszkodzenie Bagażu lub Bagażu Kabinowego, jeśli dana szkoda wynika z charakteru, wady istniejącej, jakości lub defektu Bagażu lub Bagażu Kabinowego. Jeśli Bagaż lub Bagaż Kabinowy lub jego zawartość są przyczyną szkód poniesionych przez inną osobę lub Jet Story, Pasażer jest zobowiązany do wypłaty Jet Story rekompensaty za wszelkie poniesione w związku z tym straty i koszty.

Jet Story nie ponosi żadnej odpowiedzialności z wyjątkiem tej, o której mowa w punkcie 15.4.3. poniżej, za jakiegokolwiek szkody i/lub straty poniesione przez przedmioty delikatne, łatwo psujące się lub wartościowe, czy też przedmioty, które nie zostały właściwie zapakowane.

15.4.3. Kwota rekompensaty za szkodę:

Odpowiedzialność Jet Story w razie zniszczenia, utraty lub uszkodzenia Bagażu lub Bagażu Kabinowego będzie ograniczona do 1131 SDR na Pasażera. Jeśli zadeklarowana została wyższa wartość zgodnie z niniejszym artykułem odpowiedzialność Jet Story będzie ograniczona do zadeklarowanej wartości, chyba że Jet Story może przedstawić dowód, że wartość ta jest niższa niż rzeczywista wartość dla Pasażera w momencie dostarczenia.

W odniesieniu do Bagażu Kabinowego przyjmowanego na pokład samolotu, Jet Story może zostać pociągnięty do odpowiedzialności wyłącznie w przypadku, gdy dowiedziona została wina po stronie Jet Story.

Wyższe granice odpowiedzialności za Bagaż obowiązują w sytuacji, kiedy Pasażer najpóźniej przy odprawie złoży specjalną deklarację i uiści dopłatę.

16. TERMINY REKLAMACJI I DOCHODZENIA ROSZCZEŃ

- 16.1. Nie można dochodzić żadnego roszczenia z tytułu uszkodzenia Bagażu lub Bagażu Kabinowego, jeżeli osoba uprawniona do odbioru bagażu nie złożyła reklamacji natychmiast po stwierdzeniu uszkodzenia i nie później niż w ciągu siedmiu dni od daty otrzymania Bagażu, a w przypadku opóźnienia dostarczenia Bagażu w ciągu 21 dni od daty przekazania Bagażu do dyspozycji Pasażera. Reklamacja musi mieć formę pisemną i być wysłana Jet Story przed upływem wyżej wymienionych terminów.
- 16.2. Prawo do odszkodowania wygasa, jeżeli nie wniesiono pozwu w ciągu dwóch lat od daty przylotu do portu przeznaczenia lub w ciągu dwóch lat od dnia, w którym samolot powinien przylecieć lub przewóz został przerwany. Sposób obliczenia powyższego terminu określa prawo właściwego sądu.

17. OCHRONA DANYCH OSOBOWYCH

- 17.1. Przewoźnik, zbiera i przetwarza dane osobowe Czarterującego lub Pasażera („Osoba, której dane dotyczą”) do celów związanych z dokonaniem rezerwacji, wystawieniem biletu, realizacją umowy przewozu i innych świadczeń na rzecz

Czarterującego lub Pasażera oraz dla dopełnienia wymogów związanych z przekroczeniem granicy przez Czarterującego lub Pasażera („Usługa”).

- 17.2. W zakresie określonym obowiązującymi przepisami prawa, Czarterujący lub Pasażer są obowiązani do udostępniania Przewoźnikowi tych swoich danych osobowych, które są niezbędne dla dokonania rezerwacji, wystawienia biletu, realizacji umowy przewozu, przeprowadzenia procesu reklamacji lub otrzymania innych świadczeń oraz dopełnienia wymogów migracyjnych i innych dotyczących przekroczenia granicy przez Czarterującego lub Pasażera.
- 17.3. Przewoźnik będzie przechowywać dane osobowe Czarterującego lub Pasażera pozyskane w celu realizacji Usługi przez okres niezbędny do dokonania rezerwacji, wystawienia biletu, realizacji umowy przewozu, procesu reklamacji, dopełnienia wymogów migracyjnych i innych związanych z przekroczeniem granicy, a także do końca okresu przedawnienia potencjalnych roszczeń wynikających z realizowanej Usługi.
- 17.4. Przewoźnik będzie przetwarzać dane osobowe, o których mowa powyżej i przekazywać je odpowiednim władzom państwowym lub innym odbiorcom zagranicznym (w tym władzom, które wykorzystują je do celów zapobiegania, wykrywania i zwalczania terroryzmu, przestępstw skarbowych lub innych przestępstw międzynarodowych oraz zapobiegania im i ścigania ich sprawców) upoważnionym agentom, innym przewoźnikom oraz organom dla celów związanych z realizacją powyższych lub innych prawnie usprawiedliwionych celów realizowanych przez administratorów danych lub odbiorców danych.
- 17.5. Administratorem przekazywanych danych dotyczących przelotu pasażera w celu zapobiegania, wykrywania i zwalczania przestępstw o charakterze terrorystycznym, przestępstw skarbowych oraz zapobiegania im i ścigania ich sprawców zgodnie z Ustawą z dnia 9 maja 2018 roku o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz.U.2018 poz. 894) jest Komendant Główny Straży Granicznej.
- 17.6. Dane Komendanta Głównego Straży Granicznej:
adres: al. Niepodległości 100, 02-514 Warszawa,
telefon: +48 22 500 40 00
e-mail: gabinet.kg@strazgraniczna.pl
- 17.7. Przewoźnik oświadcza, że w przypadku, gdy jest to uzasadnione prawidłowym wykonaniem umowy przewozu dane osobowe będą przekazywane poza terytorium Europejskiego Obszaru Gospodarczego.
- 17.8. Przewoźnik oświadcza, że podjął odpowiednie środki techniczne i organizacyjne – zgodne z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady UE 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 roku w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE - zabezpieczające dane osobowe przed ich udostępnieniem osobom nieupoważnionym, przetwarzaniem z naruszeniem przepisów prawa, a także uszkodzeniem, zniszczeniem bądź utratą danych, a także ich nieuzasadnioną modyfikacją.
- 17.9. Osobie, której dane dotyczą przysługuje:
- prawo dostępu do swoich danych oraz otrzymania ich kopii;
 - prawo do sprostowania (poprawiania) swoich danych;
 - prawo do uaktualnienia swoich danych;
 - prawo do usunięcia danych, jeżeli są niekompletne, nieaktualne, nieprawdziwe lub zgromadzone z naruszeniem prawa;
 - prawo żądania ograniczenia przetwarzania danych;
 - prawo wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania danych;
 - prawo do przenoszenia danych;
 - prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego właściwego dla przetwarzania danych osobowych;
 - prawo do odszkodowania oraz dochodzenia swoich praw na drodze sądowej, w przypadku naruszenia zasad przetwarzania danych osobowych, o którym mowa w Ustawie z dnia 9 maja 2018 roku o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz.U.2018 poz. 894);
 - prawo do cofnięcia zgody na przetwarzanie danych osobowych, jeżeli do przetwarzania danych doszło na podstawie zgody;
 - w celu dostępu lub poprawienia danych osobowych, o których mowa w ust. 16 należy skontaktować się pisemnie na adres Przewoźnika:
Jet Story Sp. z o.o.
ul. Komitetu Obrony Robotników 47
02-146 Warszawa
lub na adres e-mail: dataprotection@jetstory.com;
 - w celu dostępu lub poprawienia danych osobowych dotyczących przelotu pasażera należy skontaktować się pisemnie z Inspektorem do spraw ochrony danych o pasażerach:

Inspektor do spraw ochrony danych o pasażerach

al. Niepodległości 100

02-514 Warszawa

telefon: +48 22 513 54 87

e-mail: inspektor-PNR@strazgraniczna.pl.

- 17.10. Przewoźnik informuje o prawie Pasażera do złożenia wniosku o udzielenie informacji o przysługujących prawach lub złożenia skargi do Generalnego Inspektora Ochrony Danych Osobowych w zakresie przetwarzania danych osobowych Pasażera w związku z przetwarzaniem danych dotyczących przelotu pasażera.
- 17.11. Podanie danych, o których mowa w ust. 17.2 powyżej jest dobrowolne, z zastrzeżeniem danych wymaganych przepisami prawa do realizacji umowy przelotu. Przewoźnik jest uprawniony do rozwiązania umowy przewozu w trybie natychmiastowym i odmowy wykonania przelotu na skutek odmowy podania danych osobowych wymaganych przepisami prawa do realizacji przelotu.