



Załącznik do obwieszczenia nr 3/2024
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 2 lutego 2024 r.

Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania

Załącznik 17
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Ochrona lotnictwa

Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego
przed aktami bezprawnej ingerencji

Wydanie dwunaste, lipiec 2022

Niniejsze wydanie zastępuje, od dnia 18 listopada 2022 r.,
wszystkie wcześniejsze wydania Załącznika 17.

Informacja dotycząca zastosowania
Norm i zalecanych metod postępowania znajduje się
w Przedmowie.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Opublikowano przez ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO w osobnych wydaniach w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim.

999 Robert-Bourassa Boulevard, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień oraz pełen wykaz dystrybutorów i sprzedawców znajduje się na stronie internetowej ICAO www.icao.int

Wydanie Pierwsze 1975

Wydanie Jedenaste 2020

Wydanie Dwunaste 2022

Załącznik 17 - *Ochrona lotnictwa*

Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji

Numer Porządkowy AN 17

ISBN 978-92-9265-729-1 (kopia do druku)

© ICAO 2022

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej publikacji nie może być powielana, przechowywana w systemie wyszukiwania i przekazywana w dowolnej formie bez uprzedniego uzyskania pisemnej zgody ze strony Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ZMIANY

Zmiany są publikowane w suplementach do Katalogu Publikacji ICAO;
Katalog oraz suplementy są dostępne na stronie internetowej ICAO:
www.icao.int. Tabela poniżej jest przeznaczona do rejestrowania wprowadzanych zmian.

REJESTR ZMIAN I POPRAWEK

ZMIANY			
Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadził
1-18	Dołączono w tym wydaniu		

POPRAWKI			
Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Wprowadził

SPIS TREŚCI

	<i>Strona</i>
PRZEDMOWA.....	(vii)
ROZDZIAŁ 1. Definicje.....	1-1
ROZDZIAŁ 2. Zasady ogólne.....	2-1
2.1. Cele.....	2-1
2.2. Zastosowanie.....	2-1
2.3. Ochrona i ułatwienia.....	2-1
2.4. Współpraca międzynarodowa.....	2-2
2.5. Innowacje, badania i rozwój.....	2-2
ROZDZIAŁ 3. Organizacja.....	3-1
3.1. Organizacja krajowa i właściwy organ	3-1
3.2. Operacje w porcie lotniczym.....	3-2
3.3. Przewoźnicy lotniczy.....	3-2
3.4. Szkolenia, kwalifikacje i kultura ochrony	3-3
3.5. Kontrola jakości	3-3
3.6. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	3-4
ROZDZIAŁ 4. Zapobiegawcze środki ochrony.....	4-1
4.1. Cel.....	4-1
4.2. Środki związane z kontrolą dostępu.....	4-1
4.3. Środki ochrony w odniesieniu do statku powietrznego.....	4-2
4.4. Środki ochrony w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu kabinowego.....	4-2
4.5. Środki ochrony w odniesieniu do bagażu rejestrowanego.....	4-3
4.6. Środki ochrony w odniesieniu do ładunku, poczty i innych towarów.....	4-4
4.7. Środki ochrony w odniesieniu do specjalnych kategorii pasażerów.....	4-5
4.8. Środki ochrony w odniesieniu do strefy ogólnodostępnej	4-5
4.9. Środki ochrony w odniesieniu do cyberzagrożeń.....	4-6
ROZDZIAŁ 5. Zarządzanie reagowaniem na akty bezprawnej ingerencji.....	5-1
5.1. Zapobieganie.....	5-1
5.2. Reagowanie.....	5-1
5.3. Wymiana informacji i raportowanie.....	5-2

DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA 17

Wyciąg z Załącznika 2 — <i>Przepisy ruchu lotniczego</i>	DOD-1
Wyciąg z Załącznika 6 — <i>Eksploatacja statków powietrznych,</i> <i>Część I - Międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty</i>	DOD-3
Wyciąg z Załącznika 8 — <i>Zdatność do lotu statków powietrznych</i>	DOD-6
Wyciąg z Załącznika 9 — <i>Ułatwienia</i>	DOD-8
Wyciąg z Załącznika 10 — <i>Łączność lotnicza,</i> <i>Tom IV (systemy dozoru i unikania kolizji)</i>	DOD-18
Wyciąg z Załącznika 11 — <i>Służby ruchu lotniczego</i>	DOD-18
Wyciąg z Załącznika 13 — <i>Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych</i>	DOD-21
Wyciąg z Załącznika 14 — <i>Lotniska, Tom I - Projektowanie i eksploatacja lotnisk</i>	DOD-21
Wyciąg z Załącznika 18 — <i>Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną</i>	DOD-26
Wyciąg z Dokumentu 9284 — <i>Techniczne instrukcje bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną</i>	DOD-27
Wyciąg z Procedur Służb Żeglugi Powietrznej – <i>Zarządzanie ruchem lotniczym (Doc 4444)</i>	DOD-28
Wyciąg z Procedur Służb Ruchu Lotniczego — <i>Operacje statków powietrznych (Doc 8168),</i> <i>Tom III Procedury lotu</i>	DOD-32

PRZEDMOWA

Kontekst historyczny

Materiał zamieszczony w niniejszym Załączniku został opracowany przez Radę na podstawie dwóch następujących rezolucji Zgromadzenia:

Rezolucja A17-10: Wdrożenie przez Państwa Specyfikacji i Praktyk Ochrony przyjętych przez niniejsze Zgromadzenie oraz kontynuacja prac ICAO nad takimi Specyfikacjami i Praktykami.

.....

ZGROMADZENIE :

.....

- (3) ZWRACA SIĘ do Rady z prośbą, by wraz z pomocą pozostałych podmiotów wchodzących w skład Organizacji, odpowiednio opracowała i włączyła materiał zawarty w Załącznikach do niniejszej Rezolucji jako Normy, Zalecane Metody Postępowania i Procedury w istniejących lub nowych Załącznikach lub innych dokumentach wykonawczych lub rekomendacje Organizacji.

Rezolucja A18-10: Dodatkowe środki techniczne dla zapewnienia Ochrony Międzynarodowego Cywilnego Transportu Lotniczego.

.....

ZGROMADZENIE :

- (1) ZWRACA SIĘ do Rady z prośbą o zagwarantowanie w odniesieniu do technicznych aspektów ochrony transportu lotniczego, że:
 - (a) zagadnienie ochrony transportu lotniczego nadal będzie skupiało odpowiednią uwagę Sekretarza Generalnego, z pierwszeństwem współmiernym do obecnego zagrożenia dla ochrony w transporcie lotniczym;

.....

W wyniku prac Komisji ds. Żeglugi Powietrznej, Komisji ds. Transportu Lotniczego oraz Komisji ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji¹, a także w konsekwencji komentarzy otrzymanych od Umawiających się Państw oraz zainteresowane Organizacje Międzynarodowe, pośród których rozprawdzone zostały projekty materiału, Normy i Zalecane Metody Postępowania w zakresie Ochrony zostały przyjęte przez Radę w dniu 22 marca 1974 r., zgodnie z postanowieniami Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz określone jako Załącznik 17 do tej Konwencji pod tytułem „Normy i Zalecane Metody Postępowania - *Ochrona*² - Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji”.

Tabela A przedstawia źródła kolejnych poprawek wraz z listą zasadniczych tematów, których one dotyczą oraz datami, kiedy Załącznik i poprawki te zostały przyjęte przez Radę, od kiedy weszły w życie i od kiedy mogą być stosowane.

¹ Nazwa „Komisja ds. Bezprawnej Ingerencji” została zmieniona na „Komitet ds. Ochrony Lotnictwa” podczas 224. Sesji Rady.

² Począwszy od 12. Wydania, tytuł nosi brzmienie *Ochrona Lotnictwa*.

Wprowadzenie

Aby umożliwić udostępnienie Państwu kompletnego dokumentu celem wdrożenia środków ochrony zalecanych w niniejszym Załączniku, załączony do niego Dodatek zawiera wyciągi z innych Załączników, Instrukcji Technicznych dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Droga Lotniczą (Dokument 9284) oraz dokumentów PANS-ATM oraz PANS-OPS, dotyczące działań, jakie mają zostać podjęte przez Państwa, aby zapobiec aktom bezprawnej ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu lub w razie popełnienia takiego aktu bezprawnej ingerencji.

Wytyczne

Podręcznik Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Doc 8973 – Zastrzeżony) zawiera szczegółowe procedury oraz wytyczne dotyczące ochrony lotnictwa i ma na celu wspomaganie Państw we wdrażaniu przez nie krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego wymaganych przez specyfikacje zawarte w Załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Kompleksowy materiał szkoleniowy z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, mający na celu wspomaganie Państw w osiągnięciu celów ochrony lotnictwa cywilnego zawarty jest w Programie Szkolenia ICAO w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, składającym się z serii Pakietów Szkoleniowych w dziedzinie Ochrony Lotnictwa Cywilnego (ang. ASTPs).

Działania Państw Umawiających się

Zastosowanie. Postanowienia dokumentu Normy i Zalecane Metody Postępowania mają być stosowane przez Państwa Umawiające się.

Powiadomienie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Państw Umawiających się na nałożony na nie przez Artykuł 38 Konwencji, obowiązek informowania Organizacji ICAO o jakichkolwiek rozbieżnościach pomiędzy ich krajowymi regulacjami prawnymi i stosowanymi Metodami Postępowania a Międzynarodowymi Normami, zawartymi w niniejszym Załączniku oraz o jakichkolwiek wprowadzonych do nich poprawkach. Państwa Umawiające się są proszone, by na bieżąco informowały Organizację ICAO o jakichkolwiek rozbieżnościach, które mogą występować lub o wycofaniu wcześniej zgłoszonych rozbieżności. Szczególna prośba dotycząca zgłaszania rozbieżności zostanie przesłana do Państw Umawiających się natychmiast po zastosowaniu każdej zmiany do niniejszego Załącznika.

Państwa Umawiające się zachęca się również do rozszerzenia obowiązku informowania o wszelkich rozbieżnościach od Zalecanych Metod Postępowania zawartych w niniejszym Załączniku, po wszelkie naniesione do nich poprawki, jeśli poinformowanie o takich różnicach jest istotne dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Zwraca się również uwagę Państw Umawiających się na postanowienia Załącznika 15, związane z publikacją rozbieżności pomiędzy ich krajowymi regulacjami prawnymi i stosowanymi praktykami a odnoszącymi się do nich Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania ICAO, z wykorzystaniem Lotniczej Służby Informacyjnej, jako dodatkowego obowiązku nałożonego na te Państwa na podstawie Artykułu 38 Konwencji.

Rozpowszechnianie informacji. Zaleca się, by informacje dotyczące wprowadzania i wycofywania jakichkolwiek zmian dokonanych w obiektach, usługach i procedurach mających wpływ na wykonywane operacje statków powietrznych zgodnie z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania, określonymi w niniejszym Załączniku, były przekazywane i obowiązywały zgodnie z Załącznikiem 15.

Wykorzystanie tekstu Załącznika w krajowych regulacjach prawnych. Dnia 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję zwracającą uwagę Państw Umawiających się na potrzebę stosowania w ich krajowych uregulowaniach prawnych, w możliwie szerokim zakresie, języka Standardów ICAO, które mają charakter porządkujący oraz na potrzebę wskazywania odstępstw od tych Standardów, włącznie z wszelkimi dodatkowymi krajowymi regulacjami prawnymi, istotnymi dla bezpieczeństwa lub prawidłowości żeglugi powietrznej. Tam, gdzie tylko to możliwe, postanowienia niniejszego Załącznika zostały spisane w taki sposób, by ułatwić ich wdrażanie do krajowej legislacji bez znaczących zmian w tekście.

Informacje ogólne

Załącznik składa się z następujących części, z których jednakże nie wszystkie muszą znaleźć się w każdym Załączniku. Posiadają one następujący status:

1.- Materiał stanowiący właściwy tekst Załącznika:

- a) *Normy i Zalecane Metody Postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniami Konwencji zostały zdefiniowane w następujący sposób:

Standard: Jest to każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, których jednorodne zastosowanie zostało uznane za konieczne dla bezpieczeństwa lub prawidłowości międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których Umawiające się Państwa stosują się w myśl Konwencji; w przypadku braku możliwości dostosowania się, zgodnie z postanowieniami Artykułu 38 Konwencji istnieje obowiązek powiadomienia o tym Rady.

Zalecane Metody Postępowania: Jest to każde postanowienie dotyczące charakterystyki fizycznej, konfiguracji, materiału, działania, personelu lub procedury, którego ujednolicone zastosowanie zostało uznane za pożądane w interesie bezpieczeństwa, prawidłowości lub efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do których przestrzegania będą dążyły Umawiające się Państwa zgodnie z postanowieniami Konwencji.

- b) *Załączniki* składające się z oddzielnie pogrupowanego materiału, ale jednocześnie tworzące część Norm i Zalecanych Metod Postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Określenia zwrotów* użytych w Standardach i Zalecanych Metodach Postępowania, które uznaje się za wymagające wyjaśnienia w związku z tym, że ich znaczenia nie są ujęte w słownikach. Określenie nie posiada niezależnego statusu, ale stanowi istotną część każdej Normy i Zalecanej metody postępowania, w których dany termin został użyty, ponieważ zmiana znaczenia tego terminu miałaby wpływ na specyfikację.

2.- *Materiał przyjęty przez Radę do publikacji w związku z Normami i Zalecanymi Metodami Postępowania:*

- a) *Przedmowy* obejmujące materiały historyczne i wyjaśniające w oparciu o działalność Rady oraz zawierające wyjaśnienia obowiązków Państw w odniesieniu do zastosowania Norm i Zalecanych Metod Postępowania wynikających z Konwencji i Rezolucji o Przyjęciu.
- b) *Wprowadzenia* składające się z materiału wyjaśniającego, umieszczone na początku poszczególnych części, rozdziałów lub działów Załącznika, stanowiące pomoc w zrozumieniu zastosowania tekstu.
- c) *Uwagi* umieszczone w tekście, tam gdzie to konieczne w celu podania opartych na faktach informacji lub odniesień dotyczących Norm i Zalecanych Metod Postępowania, o których mowa, niebędących jednak częścią Norm lub Zalecanych Metod Postępowania.
- d) *Dodatki* zawierające materiał uzupełniający Normy i Zalecane Metody Postępowania lub dołączone jako wskazówki dotyczące ich zastosowania.

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu językach – angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Uprasza się każde Umawiające się Państwo o wybór jednej z wyżej wymienionych wersji celem wdrożenia na szczeblu krajowym oraz dla innych celów przewidzianych w Konwencji, albo poprzez bezpośrednie wykorzystanie tekstu, albo przetłumaczenie go na język narodowy Państwa, oraz o odpowiednie poinformowanie o tym fakcie Organizacji ICAO.

Dla podkreślenia statusu każdego zdania przyjęto następującą zasadę: *Normy* zostały wydrukowane zwykłą czcionką (light face roman); *Zalecane Metody Postępowania* zostały wydrukowane kursywą (light face italics), a ich status został określony prefiksem **Zalecenie**; *Uwagi* zostały wydrukowane kursywą (light face italics), a ich status został określony prefiksem *Uwaga*.

Każde odniesienie do fragmentu niniejszego dokumentu, które jest oznaczone numerem, dotyczy wszystkich podpunktów należących do tego fragmentu.

Tabela A. Poprawki do Załącznika 17

<i>Zmiana</i>	<i>Zmiana</i>	<i>Przedmowa</i>	<i>Data przyjęcia Data wejścia w życie Data obowiązywania</i>
(Wydanie 1)	Działanie Rady zgodne z Rezolucjami A17-10 i A18-10 Zgromadzenia	-	22 marca 1974 22 sierpnia 1974 27 lutego 1975
1	Działanie Rady zgodne z Rezolucją A21-23 Zgromadzenia	Zmiana w statusie punktów 3.1.2 i 5.1.2 Standard; zebranie i rozpowszechnianie informacji dotyczących statku powietrznego będącego obiektem aktu bezprawnej ingerencji.	31 marca 1976 31 lipca 1976 30 grudnia 1976
2	Propozycje niektórych Państw oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Przeniesienie specyfikacji występujących w Rozdziale 9 Załącznika 9 - Ułatwienia (Wydanie siódme) do Załącznika 17; nowe postanowienie w Rozdziale 5 dotyczące środków, jakie należy podjąć w celu kontroli pasażerów transferowych i tranzytowych oraz ich bagażu kabinowego; oraz rozszerzenie uwagi do punktu 5.2.4 (Załącznik 17, Rozdział 5) dotyczącej środków i procedur zapobiegających dostępowi osób nieupoważnionych do określonych obszarów na terenie lotniska.	15 grudnia 1977 15 kwietnia 1978 10 sierpnia 1978
3	Propozycje niektórych Państw i Sekretariatu oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Dodano specyfikacje dotyczące dokonywanego przez Państwa przeglądu poziomu zagrożenia, opracowania programów szkoleniowych, izolacji pasażerów poddanych kontroli bezpieczeństwa, inspekcji statku powietrznego pod kątem ukrytej broni lub innych niebezpiecznych urządzeń oraz przyjęcia środków służących bezpieczeństwu pasażerów i załogi statku powietrznego, który bezprawnie zmienił kierunek lotu. Rozszerzono kilka specyfikacji, a status jednej zmieniono na Standard w odniesieniu do separacji i specjalnej ochrony statku powietrznego narażonego na atak podczas przerw w podróży.	13 grudnia 1978 13 kwietnia 1979 29 listopada 1979
4 (Wydanie 2)	Propozycje niektórych Państw i organizacji międzynarodowych oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Dodano specyfikację dotyczącą transportu osób zatrzymanych oraz dokonano korekty dwóch specyfikacji tak, by uwzględniły one dzierżawę, najem, czarter lub zamianę statku powietrznego. Status specyfikacji dotyczącej bezpieczeństwa pasażerów i załogi statku powietrznego, będących obiektem bezprawnej ingerencji zmieniono na Standard; rozszerzono postanowienia specyfikacji dotyczącej zapobiegania sabotażowi i usunięto Rozdział 1 - Zastosowanie.	15 czerwca 1981 15 października 1981 26 listopada 1981
5	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Usunięto uwagę do Rozdziału 1 - Definicje. Zmodyfikowano specyfikację opisującą działanie wymagane w przypadku przewozu broni na pokładzie statku powietrznego przez funkcjonariuszy organów ścigania i inne upoważnione osoby. Dodano specyfikację dotyczącą przewozu broni we wszystkich innych przypadkach oraz wyjaśniono znaczenie uwagi do specyfikacji odnoszącej się do ochrony statków powietrznych pozostawionych bez nadzoru.	30 listopada 1984 14 kwietnia 1985 21 listopada 1985

6 (Wydanie 3)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Tymczasową Grupę Ekspertów ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Na polecenie Rady, pilne prace nad niniejszą poprawką podjął Komitet ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wsparty przez Tymczasową Grupę Ekspertów ds. Ochrony Lotnictwa, która została powołana na polecenie Rady. W konsekwencji do Załącznika wprowadzono 11 nowych specyfikacji, a 19 specyfikacji przyjęto jako Normy.	19 grudnia 1985 19 marca 1986 19 maja 1986
		Określone daty wejścia w życie i obowiązywania dla punktu 5.1.4 pokazano w kolumnie obok.	19 października 1987
		Rada poleciła, aby te Państwa, które mogą wdrożyć treść punktu 5.1.4, uczyniły to tak szybko jak tylko jest to możliwe przed datą ich obowiązywania.	19 grudnia 1987
7 (Wydanie 4)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A26-7 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana zawiera: a) reorganizację rozdziałów Załącznika ukierunkowaną na racjonalizację kolejności celów, zobowiązań i koniecznych działań związanych z organizacją, zapobiegawczymi środkami ochrony oraz procedurami zarządzania reagowaniem; b) wprowadzenie nowych ważnych postanowień odzwierciedlających rozwój wydarzeń oraz pomocnych dla Państw w konfrontacji z nowymi sytuacjami, które wyniknęły z poważnych aktów bezprawnej ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu, od ostatniej aktualizacji Załącznika 17 w 1985 r.; oraz c) zmianę lub dopracowanie istniejących postanowień wynikających z punktu a) i b), jak również w celu odzwierciedlenia doświadczenia zdobytego w procesie wdrażania takich środków.	22 czerwca 1989 30 października 1989 16 listopada 1989
8 (Wydanie 5)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A27-7 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana zawiera wprowadzenie nowych istotnych postanowień związanych z kompleksową kontrolą bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontrolą bezpieczeństwa ładunku, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty, rozbieżności procedur związanych z programami ochrony, sprawdzenia międzynarodowych statków powietrznych przed odlotem oraz środków dotyczących wdrażania czynników związanych z ochroną do projektów lotnisk, w celu udzielenia Państwom pomocy w zwartym i jednorodnym wdrażaniu tego typu środków.	11 września 1992 16 grudnia 1992 1 kwietnia 1993
9 (Wydanie 6)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A31-4 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana wprowadza nowe postanowienia dotyczące kontroli przed zatrudnieniem oraz przydatności osób zaangażowanych w proces wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony, odpowiedzialności za bagaż i przyjęcie go na pokład, wdrażania środków w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia i dostaw przewoźników lotniczych, testów sprawdzających efektywność programu oraz konieczności powiadamiania Państwa, o którym wiadomo lub podejrzewa się, że może być miejscem docelowym uprowadzonego statku powietrznego.	12 listopada 1996 31 marca 1997 1 sierpnia 1997

10 (Wydanie 7)	Propozycje Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) i działanie Rady zgodne z Rezolucją A33-1 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana wprowadza różne definicje i nowe postanowienia odnoszące się do zastosowania niniejszego Załącznika do operacji krajowych, współpracy międzynarodowej dotyczącej informowania o zagrożeniu, właściwej władzy lotniczej, Krajowego Komitetu Ochrony Lotnictwa, krajowej kontroli jakości, kontroli dostępu, pasażerów oraz ich bagażu kabinowego i rejestrowanego, wart ochronnych oraz zabezpieczania kabiny pilota, wspólnej obsługi pasażerów/wspólnych porozumień, Czynników Ludzkich oraz procedur zarządzania reagowaniem na akty bezprawnej ingerencji. Status kilku specyfikacji został zmieniony na Normy.	7 grudnia 2001 15 kwietnia 2002 1 lipca 2002
11 (Wydanie 8)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działanie Rady zgodnie z Rezolucją A35-9 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana zawiera postanowienia związane z dalszym wyjaśnianiem sformułowań, dotyczących istniejących Norm i Zalecanych Metod Postępowania (SARPs), w celu ułatwienia zarówno ich jednolitej interpretacji przez Umawiające się Państwa, jak również ich kontrolowania w ramach Powszechnego Programu Audytów ICAO w zakresie Ochrony (USAP). Niniejsza zmiana dotyczy następujących kwestii: zastosowanie Załącznika 17; zaostrożenie postanowień krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; funkcjonariusze wart ochronnych (IFSO's); lotnictwo ogólnie i prace lotnicze; koncepcja jednokrotnej kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu; koncepcja oceny ryzyka; ochrona operacji statków powietrznych przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunku; oraz definicje.	30 listopada 2005 10 kwietnia 2006 1 lipca 2006
12 (Wydanie 9)	Propozycje Komitetu ds. Bezprawnej Ingerencji przy udziale Panelu ds. Ochrony (AVSECP) i działań Rady na podstawie Rezolucji Zgromadzenia A36-20	Niniejsza zmiana zawiera postanowienia związane z dalszym wzmocnieniem Norm i Zalecanych Metod Postępowania w celu zarządzania kwestią nowych powstających zagrożeń dla lotnictwa cywilnego. Zmiana ta opisuje: rozmieszczenie sprzętu ochrony; bezpieczeństwo organów zapewniających służby żeglugi powietrznej; programy szkoleniowe i system certyfikacji instruktorów; przypadkowe i nieprzewidziane środki; uzupełnienie łańcucha bezpieczeństwa; ochronę operacji statków powietrznych przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunku; zagrożenia internetowe; oraz definicje.	17 listopada 2010 26 marca 2011 1 lipca 2011
13	Propozycje Komitetu ds. Bezprawnej Ingerencji przy udziale Panelu ds. Ochrony (AVSECP), zalecenia Konferencji na Wysokim Szczeblu w sprawie Ochrony Lotnictwa, która odbyła się w 2012 r., oraz działań Rady na podstawie Rezolucji Zgromadzenia A37-17	Zmiana dotyczy przeglądu środków ochrony w odniesieniu do osób niebędących pasażerami. Zmiana wprowadza również definicję oraz wymogi dotyczące ochrony ładunków transferowych oraz poczty wysokiego ryzyka, a także ustanawia wspólne podstawowe środki ochrony w odniesieniu do ładunków przewożonych pasażerskimi statkami powietrznymi oraz towarowymi statkami powietrznymi.	13 listopada 2012 15 marca 2013 15 lipca 2013
14	Propozycje Komitetu ds. Bezprawnej Ingerencji przy udziale Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) i działań Rady na podstawie Rezolucji Zgromadzenia A38-15	Zmiana dotyczy definicji nieprzewidywalności w odniesieniu do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony. Obejmuje również nowy Standard dotyczący właściwych metod kontroli bezpieczeństwa ładunku i poczty, oraz nowe Zalecane Praktyki dotyczące współpracy międzynarodowej, ochrony stref ogólnodostępnych lotniska, szkolenia w zakresie świadomości ochrony, nadzoru nad podmiotami zewnętrznymi (podwykonawcami) świadczącymi usługi w zakresie ochrony, oraz informacji krytycznych i systemów teleinformatycznych.	26 lutego 2014 14 lutego 2014 14 listopada 2014

15	Propozycje 27. Posiedzenia Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP/27) przy udziale Grupy Roboczej ds. Załącznika 17 (WGA17)	Zmiana dotyczy definicji analizy behawioralnej w odniesieniu do wdrożenia środków kontroli w zakresie ochrony. Zawiera również nowe /zaktualizowane przepisy dotyczące ochrony strefy ogólnodostępnej, analizy behawioralnej, innowacji w dziedzinie ochrony lotnictwa oraz Przenośnych Przeciwlotniczych Zestawów Rakietowych (MANPADS). Ponadto, w celu uzyskania większej przejrzystości i poprawy czytelności, zaktualizowano słownictwo w zakresie istniejących przepisów dotyczących prowadzenia ocen ryzyka oraz środków ochrony w odniesieniu do cyberzagrożeń.	23 listopada 2016 3 kwietnia 2017 3 sierpnia 2017
16	Propozycje 28. Posiedzenia Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP/28) przy udziale Grupy Roboczej ds. Załącznika 17 (WGA17)	Zmiana dotyczy odniesienia do Pakietów Szkoleniowych w zakresie Ochrony Lotnictwa. Zawiera również nowe/uaktualnione przepisy dotyczące wymiany informacji, środków ochrony w odniesieniu do pasażerów i bagażu kabinowego, środków ochrony w odniesieniu do ładunku, poczty i innych towarów, oraz cyberzagrożeń.	14 marca 2018 16 lipca 2018 16 listopada 2018
17	(Wydanie 11) Propozycje 30. Posiedzenia Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP/30) przy udziale Grupy Roboczej ds. Załącznika 17 (WGA17).	Zmiana zawiera zaktualizowane definicje; zawiera również nowe i/lub zaktualizowane przepisy dotyczące: ocen podatności na zagrożenia; wymiany informacji pomiędzy Państwami i interesariuszami; programów szkolenia i systemów certyfikacji; kontroli dostępu; personelu prowadzącego kontrolę bezpieczeństwa; oraz innych poprawek edytorskich.	25 listopada 2019 30 marca 2020 30 lipca 2020
18	(Wydanie 12) Propozycje 32. Posiedzenia Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP/32) przy udziale Grupy Roboczej ds. Załącznika 17 (WGA17)	Niniejsza zmiana zawiera nowe i/lub zaktualizowane przepisy dotyczące: nowej Zalecanej Praktyki w zakresie kultury ochrony; nowego Standardu w zakresie programów ochrony przewoźników lotniczych; nowego Standardu w zakresie metod wykrywania materiałów wybuchowych w bagażu rejestrowanym; oraz nowego Standardu opisującego niezbędne elementy krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	28 lutego 2022 18 lipca 2022 18 listopada 2022

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Akty bezprawnej ingerencji (*Acts of unlawful interference*). Są to akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, w których zawiera się między innymi:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym,
- zniszczenie statku powietrznego w obsłudze,
- wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych lub na lotniskach,
- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych,
- użycie statku powietrznego w obsłudze w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwych informacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także bezpieczeństwu pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub całego społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub cywilnego obiektu lotniczego.

Analiza behawioralna (*Behaviour detection*). Wdrożenie i umiejętność wykorzystania technik obejmujących rozpoznawanie cech behawioralnych w środowisku ochrony lotnictwa, włącznie z, ale nie ograniczonych do oznak fizjologicznych lub mowy ciała, wskazujących na anomalne zachowanie, w celu identyfikacji osób mogących stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego.

Audyt ochrony (*Security audit*). Szczegółowa weryfikacja zgodności wszystkich aspektów wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

Bagaż niezidentyfikowany (*unidentified baggage*). Bagaż w porcie lotniczym, z przywieszką bagażową lub bez, który nie został odebrany lub zidentyfikowany przez pasażera.

Certyfikacja (*Certification*). Formalna ocena i formalne potwierdzenie przez właściwy organ odpowiedzialny za ochronę lotnictwa lub w jego imieniu, że dana osoba posiada odpowiednie kompetencje do sprawowania przydzielonych jej funkcji na odpowiednim poziomie określonym przez właściwy organ.

Funkcjonariusz warty ochronnej (*In-flight security officer*). Osoba upoważniona przez rząd w Państwie Operatora i rząd w Państwie Rejestracji, do przebywania na pokładzie statku powietrznego w celu ochrony tego statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie przed aktami bezprawnej ingerencji. Nie dotyczy to osób zatrudnionych w celu zapewniania osobistej ochrony jednej osobie lub większej liczbie konkretnych osób na pokładzie statku powietrznego, takich jak członkowie ochrony osobistej.

Inspekcja ochrony (*Security inspection*). Zapowiedziane lub niezapowiedziane badanie skuteczności wdrożenia odpowiednich środków ochrony.

Kontrola bezpieczeństwa (Screening). Stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji i/lub wykrywania broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji, które mogą być użyte w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Uwaga. – Niektóre przedmioty lub substancje niebezpieczne zostały sklasyfikowane jako towary niebezpieczne w Załączniku 18 i towarzyszących mu Instrukcji Technicznych Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Droga Powietrzną (Doc 9284) i muszą być transportowane zgodnie z tymi instrukcjami. Ponadto w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973 – Zastrzeżony) znajduje się lista przedmiotów zabronionych, objętych zakazem przewozu na pokładzie statku powietrznego.

Kultura ochrony (Security culture). Zbiór norm, wartości, postaw i założeń związanych z ochroną, będących nieodłącznym elementem codziennego funkcjonowania organizacji i odzwierciedlanych w działaniach i zachowaniach wszystkich podmiotów oraz personelu w organizacji.

Lotnictwo korporacyjne (Corporate aviation). Operacje niezarobkowe lub wykorzystywanie statków powietrznych przez firmę w celu przewozu pasażerów lub towarów w ramach lotów pilotowanych przez zatrudnionych w tym celu profesjonalnych pilotów, mające na celu rozwój działalności tej firmy. (Należy mieć na względzie, że lotnictwo korporacyjne jest częścią lotnictwa ogólnego).

Ładunek (Cargo). Każde mienie przeznaczone do przewozu statkiem powietrznym, inne niż poczta, zaopatrzenie oraz bagaż towarzyszący lub niewłaściwie nadany.

Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (High risk cargo or mail). Ładunek lub poczta, które uznaje się za zagrożenie dla lotnictwa cywilnego w wyniku określonych działań wywiadowczych; lub które wykazuje nieprawidłowości albo oznaki naruszenia dające podstawy do podejrzeń.

Ładunek transferowy i poczta transferowa (Transfer cargo and mail). Ładunek i poczta odlatujące statkiem powietrznym innym niż przyleciały.

Nieprzewidywalność (Unpredictability). Wdrożenie środków ochrony w celu zwiększenia efektu odstrasżającego oraz ich skuteczności, poprzez stosowanie ich z nieregularną częstotliwością, w różnych lokalizacjach i/lub z zastosowaniem różnych metod, zgodnie z jasno określonymi ramami.

Niezidentyfikowany bagaż (Unidentified baggage). Bagaż na terenie portu lotniczego, oznakowany lub nie, który nie został odebrany przez pasażera lub którego właściciel nie został zidentyfikowany.

Ochrona lotnictwa (Aviation security). Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Cel ten jest osiągnięty dzięki zastosowaniu kombinacji środków oraz zasobów ludzkich i materialnych.

Operacje lotnictwa ogólnego (General aviation operation). Operacje z wykorzystaniem statków powietrznych inne niż te wykonywane w ramach zarobkowego transportu lotniczego lub w ramach prac lotniczych.

Operacje zarobkowego transportu lotniczego (Commercial air transport operation). Operacje statku powietrznego obejmujące przewóz pasażerów, ładunku lub poczty w celu uzyskania zapłaty lub do wynajęcia.

Pasażer uciążliwy (Disruptive passenger). Pasażer, który nie przestrzega zasad postępowania w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego, lub który nie stosuje się do poleceń personelu portu lotniczego lub członków załogi i tym samym zakłóca porządek i dyscyplinę w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego.

Prace lotnicze (Aerial work). Operacje lotnicze, podczas których statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług takich jak rolnictwo, budownictwo, fotografowanie, geodezja, obserwacje i patrole, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza itp.

Przeszukanie statku powietrznego (Aircraft security search). Szczegółowa inspekcja wnętrza statku powietrznego oraz jego zewnętrznej części w celu wykrycia podejrzanych przedmiotów, broni, materiałów wybuchowych oraz innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji.

Sprawdzenie statku powietrznego (Aircraft security check). Inspekcja tych części wnętrza statku powietrznego, do których mogli mieć dostęp pasażerowie, wraz z inspekcją luku bagażowego w celu wykrycia podejrzanych przedmiotów, broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów i substancji.

Sprawdzenie przeszłości (Background check). Sprawdzenie tożsamości i wcześniejszych doświadczeń osoby, włącznie z przeszłością kryminalną i wszelkimi innymi informacjami z zakresu ochrony, związanymi z oceną adekwatności osoby, zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

Strefa operacyjna lotniska (Airside). Powierzchnia manewrowa portu lotniczego, przyległe tereny i budynki lub ich części, do których dostęp jest kontrolowany.

Strefa zastrzeżona lotniska (Security restricted area). Te części strefy operacyjnej lotniska, które identyfikowane są jako priorytetowe obszary ryzyka, w których poza kontrolą dostępu stosowane są także inne środki kontroli w zakresie ochrony.

Środki kontroli w zakresie ochrony (Security control). Stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec wprowadzeniu broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Test ochrony (Security test). Ukryte lub jawne sprawdzenie skuteczności stosowanego środka ochrony lotnictwa polegające na symulacji usiłowania popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Wydajność ludzka (Human performance). Możliwości i ograniczenia człowieka mające wpływ na bezpieczeństwo, ochronę i efektywność operacji lotniczych.

Zarejestrowany agent (Regulated agent). Agent, spedytor lub inny podmiot prowadzący działalność z przewoźnikiem lotniczym, i który zapewnia stosowanie środków kontroli w zakresie ochrony, które są akceptowane lub wymagane przez właściwy organ w odniesieniu do ładunku lub poczty.

Zasady czynnika ludzkiego (Human Factors principles). Zasady dotyczące projektowania, certyfikacji, szkolenia, operacji oraz obsługi, w których oprócz ekspertyzy niezbędnej do wykonywania określonej funkcji, kompetencje muszą obejmować praktyczną znajomość kwestii związanych z czynnikami ludzkimi oraz wydajnością człowieka, dostosowanymi do funkcji tych osób w organizacji.

Znany nadawca (Known consignor). Nadawca, który wysyła ładunek lub pocztę na własny rachunek i którego procedury są zgodne ze wspólnymi zasadami i normami ochrony w stopniu wystarczającym, by zezwolić na przewóz tego ładunku lub poczty każdym statkiem powietrznym.

ROZDZIAŁ 2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Cele

2.1.1 Celem nadrzędnym każdego Umawiającego się Państwa jest zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów, załóg, personelu naziemnego oraz bezpieczeństwa publicznego we wszystkich kwestiach związanych z ochroną przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

2.1.2 Każde Umawiające się Państwo tworzy instytucję oraz opracowuje i wdraża przepisy, praktyki i procedury mające na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, uwzględniające zapewnienie bezpieczeństwa, regularności i efektywności ekonomicznej lotów.

2.1.3 Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że instytucja ta oraz te przepisy, praktyki i procedury:

- a) będą stanowiły ochronę dla bezpieczeństwa pasażerów, załóg, personelu naziemnego i bezpieczeństwa publicznego we wszystkich kwestiach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji; oraz
- b) umożliwią szybkie reagowanie na wszelkie zwiększone zagrożenie bezpieczeństwa.

2.1.4. Każde Umawiające się Państwo zapewnia odpowiednią ochronę wrażliwych informacji dotyczących ochrony lotnictwa.

2.2 Zastosowanie

Każde Umawiające się Państwo zapewnia stosowanie środków ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w odniesieniu do operacji krajowych, w stopniu możliwym do wykonania, w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy krajowe.

2.3 Ochrona i ułatwienia

Zalecenie. – *Każde Umawiające się Państwo powinno, jeśli jest to możliwe, tak organizować procedury i środki kontroli w zakresie ochrony, by w możliwie najmniejszym stopniu zakłócały one lub opóźniały operacje lotnictwa cywilnego pod warunkiem, że nie spowoduje to obniżenia stopnia skuteczności tych środków i procedur.*

2.4 Współpraca międzynarodowa

2.4.1. Każde Umawiające się Państwo wnioskujące o dodatkowe środki ochrony dla konkretnego lotu (konkretnych lotów), zapewnia przeprowadzenie odpowiednich konsultacji oraz rozważa zastosowanie alternatywnych środków ochrony drugiego Państwa, które są równoważne z wnioskowanymi.

2.4.2. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że wnioski innych Umawiających się Państw o dodatkowe środki ochrony w odniesieniu do konkretnego lotu (konkretnych lotów) wykonywanych przez przewoźników Państw wnioskujących będą spełnione w stopniu, w jakim jest to możliwe.

2.4.3. Każde Umawiające się Państwo współpracuje w miarę potrzeby z innymi Państwami w zakresie opracowywania i wymiany informacji dotyczących programów ochrony lotnictwa cywilnego, programów szkolenia i programów kontroli jakości.

2.4.4. Każde Umawiające się Państwo, na ile jest to możliwe, ustanawia i wdraża bez zbędnej zwłoki procedury wymiany z innymi Umawiającymi się Państwami informacji o zagrożeniach dotyczących interesów ochrony lotnictwa tych Państw.

2.4.5. Każde Umawiające się Państwo ustanawia i wdraża odpowiednie procedury ochrony i postępowania z informacjami udostępnianymi przez inne Umawiające się Państwa lub informacjami dotyczącymi ochrony mającymi wpływ na interesy ochrony innych Umawiających się Państw, w celu zapewnienia uniknięcia niewłaściwego wykorzystania lub ujawnienia tych informacji.

2.4.6. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno udostępniać na wniosek innego Umawiającego się Państwa informacje dotyczące wyników audytu przeprowadzonego przez ICAO oraz działań naprawczych podjętych przez audytowane Państwo, stosownie i zgodnie z jego suwerennością.*

2.4.7. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo w każdej z zawieranych przez nie dwustronnych umów dotyczących transportu lotniczego powinno zawrzeć klauzulę dotyczącą ochrony lotnictwa, z uwzględnieniem wzoru klauzuli opracowanej przez ICAO.*

2.4.8. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo na prośbę innych Umawiających się Państw powinno udostępniać pisemną wersję odpowiednich fragmentów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.*

2.4.9. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno rozważać zawieranie umów o współpracy w celu zwiększenia poziomu spójności systemu ochrony lotnictwa poprzez unikanie zbędnego powielania środków kontroli w zakresie ochrony. Umowa taka powinna opierać się na weryfikacji równoważności stosowanego stopnia ochrony zapewnionego poprzez zastosowanie skutecznych środków kontroli w zakresie ochrony w porcie wylotu.*

2.5. Innowacje, badania i rozwój

2.5.1. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo promuje badania i rozwój nowego sprzętu służącego do ochrony lotnictwa cywilnego, a także procesów i procedur, które pozwolą na skuteczniejsze osiągnięcie celów ochrony lotnictwa cywilnego oraz powinno współpracować w tym zakresie z innymi Umawiającymi się Państwami.*

2.5.2. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by rozwój nowego sprzętu służącego do ochrony lotnictwa cywilnego dokonywany był z uwzględnieniem zasad Czynnika Ludzkiego.*

2.5.3. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno rozważyć wdrożenie innowacyjnych procesów i procedur w celu umożliwienia stosowania zróżnicowanych procedur kontroli bezpieczeństwa i środków kontroli w zakresie ochrony w oparciu o jasno sprecyzowane kryteria.*

2.5.4. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo, inwestując w nowy sprzęt, powinno rozważyć wykorzystanie zaawansowanego sprzętu służącego do ochrony, aby osiągnąć cele ochrony lotnictwa cywilnego.*

ROZDZIAŁ 3. ORGANIZACJA

3.1. Organizacja krajowa i właściwy organ

3.1.1. Każde Umawiające się Państwo ustanawia i wdraża pisemną wersję krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego w celu ochrony operacji lotnictwa cywilnego przed bezprawną ingerencją za pomocą przepisów, praktyk i procedur uwzględniających bezpieczeństwo, regularność i wydajność ekonomiczną lotów.

3.1.2. Każde Umawiające się Państwo wyznacza właściwy organ w ramach swojej administracji odpowiedzialny za opracowanie, wdrożenie i utrzymanie w mocy krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, oraz informuje o nim ICAO.

3.1.3. Każde Umawiające się Państwo dokonuje bieżącej oceny stopnia i rodzaju zagrożenia dla lotnictwa cywilnego na terenie swojego terytorium i w przestrzeni powietrznej nad tym terytorium oraz ustanawia i wdraża odpowiednią politykę i procedury w celu dostosowania właściwych elementów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa, w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzaną przez właściwe organy krajowe.

3.1.4 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić w portach lotniczych prowadzących działalność w zakresie operacji międzynarodowych, przeprowadzanie okresowych ocen podatności na zagrożenia, zapewniających współpracę pomiędzy właściwymi służbami, instytucjami, włącznie z właściwymi organami ścigania i agencjami wywiadowczymi oraz innymi podmiotami. Takie oceny podatności na zagrożenia powinny być wykorzystywane dla celów oceny ryzyka i ulepszeń w zakresie ochrony.*

3.1.5. Każde Umawiające się Państwo ustanawia i wdraża procedury służące udostępnianiu, odpowiednio właściwym organom zarządzającym lotniskami, przewoźnikom lotniczym, instytucjom zapewniającym służbę ruchu lotniczego lub innym zainteresowanym podmiotom, w praktyczny i terminowy sposób, istotnych informacji w celu wspomaganie ich w przeprowadzaniu efektywnej oceny ryzyka ochrony w odniesieniu do wykonywanych przez nich operacji.

Uwaga 1. – Wytyczne dotyczące oceny ryzyka w zakresie ochrony zawarte są w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973) oraz Raporcie dotyczącym Globalnego Ryzyka dla Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Doc 10108).

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące zarządzania ryzykiem w bezpieczeństwie zawarte są w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Uwaga 3. – Wytyczne dotyczące oceny ryzyka nad lub w pobliżu strefkonfliktu zawarte są w Podręczniku Oceny Ryzyka dla Operacji Lotnictwa Cywilnego nad lub w pobliżu Stref Konfliktu (Doc 1008-4).

Uwaga 4. – Patrz Załącznik 6, część I, rozdział 4, standard 4.1.2. oraz Załącznik 11, rozdział 2, standardy 2.19.3. i 2.19.3.1.

3.1.6. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje właściwy organ do określenia i przydzielenia zadań oraz koordynacji działań pomiędzy departamentami, agencjami i innymi instytucjami tego Państwa, zarządzającymi lotniskami i przewoźnikami lotniczymi, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz innymi podmiotami zaangażowanymi lub odpowiedzialnymi za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu lotnictwa cywilnego.

3.1.7. Każde Umawiające się Państwo powołuje krajowy komitet ochrony lotnictwa cywilnego lub stosuje podobne rozwiązania, w celu koordynacji działań pomiędzy departamentami, agencjami i innymi instytucjami tego Państwa, zarządzającymi lotniskami i przewoźnikami lotniczymi, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i innymi podmiotami zaangażowanymi lub odpowiedzialnymi za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.8. Każde Umawiające się Państwo zapewnia dostępność wspomagających zasobów i urządzeń wymaganych przez służby ochrony lotnictwa w każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne.

3.1.9. Każde Umawiające się Państwo udostępnia portom lotniczym i przewoźnikom lotniczym oraz instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej działającym na jego terytorium, a także innym zainteresowanym podmiotom, pisemną wersję odpowiednich części krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego i/lub stosowne informacje lub wytyczne umożliwiające im spełnianie wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2. Operacje w porcie lotniczym

3.2.1. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje każdy port lotniczy obsługujący lotnictwo cywilne do ustanowienia, wdrożenia i utrzymania w mocy pisemnej wersji programu ochrony spełniającego wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2.2. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, by zarządzający każdym portem lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne był odpowiedzialny za koordynację działań związanych z wdrażaniem środków kontroli w zakresie ochrony.

3.2.3. Każde Umawiające się Państwo zapewnia powołanie komitetu ochrony portu lotniczego w każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne, w celu wspomagania organu, o którym mowa w punkcie 3.2.2. w jego roli w procesie koordynacji wdrażania procedur i środków kontroli w zakresie ochrony określonych w programie ochrony lotniska.

3.2.4. Każde Umawiające się Państwo zapewnia stosowanie wymogów dotyczących projektowania portów lotniczych, włącznie z wymogami architektonicznymi i związanymi z infrastrukturą niezbędnymi do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, przy projektowaniu i budowie nowych obiektów oraz zmian w obiektach już istniejących w portach lotniczych.

3.3. Przewoźnicy lotniczy

3.3.1. Każde Umawiające się Państwo, jako Państwo Przewoźnika, zapewnia opracowanie, wdrożenie i utrzymanie w mocy przez swoich przewoźników lotniczych świadczących usługi w ramach zarobkowego transportu lotniczego, pisemnej wersji programu ochrony przewoźnika lotniczego, spełniającego wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa Przewoźnika.

3.3.2. *Każde Umawiające się Państwo będzie wymagać od wszystkich zagranicznych podmiotów wykonujących operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego i świadczących usługi do i z tego Państwa, aby opracowali, wdrożyli i utrzymali w mocy pisemne uzupełniające procedury w danej lokalizacji, potwierdzające spełnianie wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.*

3.3.3. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by każdy podmiot wykonujący operacje lotnictwa ogólnego, włącznie z operacjami lotnictwa korporacyjnego z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej powyżej 5 700 kg, opracował, wdrożył i utrzymał w mocy pisemną wersję programu ochrony spełniającą wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.*

3.3.4. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by każdy podmiot wykonujący operacje w zakresie prac lotniczych opracował, wdrożył i utrzymał w mocy pisemną wersję programu ochrony spełniającą wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa. Program ten będzie zawierał opis cech operacji właściwych dla rodzaju wykonywanych operacji.*

3.4. Szkolenia, kwalifikacje i kultura ochrony

3.4.1. Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało, by właściwy organ zapewnił opracowanie i wdrożenie krajowej polityki szkolenia dla całego personelu zaangażowanego w lub odpowiedzialnego za wdrożenie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Ta polityka szkolenia będzie zaprojektowana tak, by zapewnić efektywność krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.4.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wszystkie programy szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego dla personelu odpowiedzialnego za realizację zadań w zakresie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, będą zawierały ocenę niezbędnych kompetencji nabytych i utrzymywanych po odbyciu szkoleń i szkoleń okresowych.

3.4.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni opracowanie i wdrożenie systemu certyfikacji zapewniającego, że instruktorzy posiadają kwalifikacje w danym zakresie zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

3.4.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby przeprowadzające kontrolę bezpieczeństwa będą certyfikowane zgodnie z wymogami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego w celu zapewnienia wymaganych standardów i poziomu kontroli bezpieczeństwa.

3.4.5. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że personel przeprowadzający audyty, inspekcje i testy ochrony jest przeszkolony zgodnie z obowiązującymi standardami w tym zakresie, zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

3.4.6. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że cały personel zaangażowany w lub odpowiedzialny za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego oraz personel upoważniony do dostępu do stref zastrzeżonych portu lotniczego bez eskorty, otrzymuje szkolenie świadomości ochrony lotnictwa cywilnego oraz szkolenia okresowe w tym zakresie.

3.4.7. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wymagać od podmiotów zaangażowanych w lub odpowiedzialnych za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, promowania, opracowywania i wdrażania środków i mechanizmów przyczyniających się do ustanowienia silnej i efektywnej kultury ochrony.*

3.5. Kontrola jakości

3.5.1. Każde Umawiające się Państwo będzie wymagać od właściwego organu opracowania, wdrożenia i utrzymania w mocy krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w celu regularnego określania zgodności z i oceny efektywności krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Priorytety oraz częstotliwość czynności kontrolnych zostaną określone na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez odpowiednie organy, oraz zawierać będą audyty, inspekcje i testy ochrony w celu szybkiego i skutecznego usunięcia wszelkich uchybień. Krajowy program kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego będzie zawierał następujące elementy:

- a) niezależność osób przeprowadzających czynności kontrolne od osób stosujących środki wdrożone w ramach krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) przeszkolenie personelu przeprowadzającego czynności kontrolne zgodnie z odpowiednimi standardami;
- c) posiadanie przez personel przeprowadzający czynności kontrolne niezbędnych uprawnień do uzyskiwania wszelkich informacji niezbędnych do realizacji tych zadań oraz do egzekwowania podejmowania działań naprawczych;

- d) niejawnym systemie raportowania w celu analizy informacji związanych z ochroną dostarczanych przez źródła takie jak pasażerowie, załogi lotnicze oraz personel naziemny; oraz
- e) proces rejestrowania i analizowania wyników krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w celu przyczynienia się do efektywnego opracowania i wdrożenia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, włącznie z identyfikacją przyczyn i wzorców niezgodności oraz weryfikacją, czy działania naprawcze zostały wdrożone i utrzymane.

3.5.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni:

- a) realizację sprawdzeń przeszłości w odniesieniu do osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony, osób posiadających dostęp do stref zastrzeżonych lotniska bez eskorty oraz osób posiadających dostęp do wrażliwych informacji związanych z ochroną, przed podjęciem przez te osoby tych obowiązków lub przed uzyskaniem dostępu do tych stref lub informacji;
- b) przeprowadzanie powtórnych sprawdzeń przeszłości w odniesieniu do tych osób, w odstępach czasu określonych przez właściwy organ; oraz
- c) niezwłoczną odmowę możliwości stosowania środków kontroli w zakresie ochrony, odmowę dostępu do stref zastrzeżonych portu lotniczego oraz dostępu do wrażliwych informacji związanych z ochroną osobom uznanym za nieodpowiednie w wyniku sprawdzenia przeszłości.

3.5.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że każdy podmiot odpowiedzialny za wdrożenie odpowiednich elementów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego będzie okresowo weryfikował, że wdrożone środki ochrony zlecone zewnętrznym dostawcom usług są zgodne z programem ochrony tego podmiotu.

3.6. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej działające w tym Państwie do opracowania i wdrożenia odpowiednich przepisów w zakresie ochrony w celu spełnienia wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.

ROZDZIAŁ 4. ZAPOBIEGAWCZE ŚRODKI OCHRONY

4.1. Cel

4.1.1. Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki mające na celu zapobieganie wnoszeniu w jakikolwiek sposób na pokład statków powietrznych wykonujących operacje w lotnictwie cywilnym broni, materiałów wybuchowych i innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów i substancji, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji i których przewóz lub posiadanie są niedozwolone.

4.1.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni stosowanie odpowiednio wyrywkowości i nieprzewidywalności w procesie stosowania środków ochrony.

4.1.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni ustanowienie procedur postępowania z bagażem niezidentyfikowanym i podejrzanymi przedmiotami zgodnie z oceną ryzyka ochrony przeprowadzoną przez odpowiednie organy krajowe.

4.1.4. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno rozważyć włączenie analizy behawioralnej do stosowanych przez siebie praktyk i procedur dotyczących ochrony lotnictwa.*

4.2. Środki związane z kontrolą dostępu

4.2.1. Każde Umawiające się Państwo zapewni kontrolę dostępu do stref operacyjnych w portach lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne w celu zapobiegania nieupoważnionemu dostępowi do tych stref.

4.2.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni wydzielenie stref zastrzeżonych w każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne, wyznaczanych przez dane Państwo w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy krajowe.

4.2.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni ustanowienie i wdrożenie systemów identyfikacji w odniesieniu do osób i pojazdów w celu zapobiegania nieupoważnionemu dostępowi do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych. Dostęp będzie udzielany tylko tym osobom, które posiadają potrzebę operacyjną lub inny uzasadniony powód do przebywania w tych strefach. Tożsamość i zezwolenie na dostęp będą weryfikowane w wyznaczonych punktach kontroli przed udzieleniem zgody na dostęp do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych.

4.2.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni nadzór nad osobami i pojazdami poruszającymi się do i ze statku powietrznego w strefach zastrzeżonych lotniska w celu zapobiegania ich nieupoważnionemu dostępowi do statku powietrznego.

4.2.5. Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki w celu zapewnienia, że osoby niebędące pasażerami wraz z przedmiotami przez nie przenoszonymi, poddawane są kontroli bezpieczeństwa przed wejściem do stref zastrzeżonych portu lotniczego.

4.2.6. Każde Umawiające się Państwo ustanowi stosowanie odpowiednich metod kontroli bezpieczeństwa mających zdolność do wykrywania obecności materiałów wybuchowych i urządzeń wybuchowych przenoszonych przez osoby niebędące pasażerami przy sobie lub w przedmiotach przez nie przenoszonych. Tam, gdzie metody te nie są stosowane w sposób ciągły, powinny one być stosowane w sposób nieprzewidywalny.

4.2.7. Każde Umawiające się Państwo zapewni poddawanie kontroli bezpieczeństwa lub stosowanie innych odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony w odniesieniu do pojazdów, którym udzielono dostępu do stref zastrzeżonych lotniska wraz z przewożonymi przez nie przedmiotami, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzaną przez właściwe organy krajowe.

4.3. Środki ochrony w odniesieniu do statku powietrznego

4.3.1. Każde Umawiające się Państwo zapewnia przeprowadzenie sprawdzenia lub przeszukania wylatujących statków powietrznych operujących w ramach zarobkowego transportu lotniczego. Ustalenie, czy bardziej odpowiednią metodą jest sprawdzenie czy przeszukanie statku powietrznego, powinno opierać się na ocenie ryzyka przeprowadzonej przez właściwe organy krajowe.

4.3.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni podjęcie środków w celu zapewnienia, że wszystkie przedmioty pozostawione przez pasażerów opuszczających pokład po zakończeniu lotów tranzytowych są usuwane z pokładu statku powietrznego wykonującego operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego, lub że postępuje się z nimi w inny odpowiedni sposób przed odlotem tego statku powietrznego.

4.3.3. Każde Umawiające się Państwo zobowiąże swoich przewoźników lotniczych wykonujących operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego do podjęcia odpowiednich środków w celu zapewnienia, że w trakcie lotu osoby nieupoważnione nie będą miały dostępu do przedziału dla załogi statku powietrznego.

Uwaga. – Przepisy dotyczące ochrony przedziału dla załogi statku powietrznego wykonującego operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego zawarte są w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13, Dział 13.2.

4.3.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni ochronę statku powietrznego, o którym mowa w punkcie 4.3.1. przed nieuprawnioną ingerencją od momentu rozpoczęcia przeszukania lub sprawdzenia tego statku powietrznego do momentu jego odlotu.

4.3.5. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić ustanowienie środków kontroli w zakresie ochrony w celu zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji w odniesieniu do statków powietrznych w czasie, gdy nie znajdują się one w strefach zastrzeżonych lotniska.*

4.3.6. Każde Umawiające się Państwo, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy krajowe lub lokalne, zapewni odpowiednie środki na ziemi lub ustanawia procedury operacyjne w celu minimalizowania potencjalnych ataków przeciwko statkom powietrznym przy użyciu Przenośnych Przeciwlotniczych Zestawów Rakietowych (MANPADS) i innych rodzajów broni stanowiących podobne zagrożenie dla statków powietrznych w porcie lotniczym lub w jego pobliżu.

4.4. Środki ochrony w odniesieniu do pasażerów i bagażu kabinowego

4.4.1. Każde Umawiające się Państwo ustanawia środki mające na celu zapewnienie poddawania kontroli bezpieczeństwa pasażerów odlatujących w ramach operacji zarobkowego transportu lotniczego oraz ich bagażu kabinowego przed wejściem na pokład statku powietrznego odlatującego ze strefy zastrzeżonej lotniska.

4.4.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni zastosowanie odpowiednich metod kontroli bezpieczeństwa zdolnych do wykrywania obecności materiałów wybuchowych i urządzeń wybuchowych przenoszonych przez pasażerów przy sobie lub w bagażu kabinowym. Tam, gdzie metody te nie są stosowane w sposób ciągły, są one stosowane na zasadzie nieprzewidywalności.

4.4.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni poddawanie kontroli bezpieczeństwa pasażerów transferowych podróżujących w ramach zarobkowego transportu lotniczego oraz ich bagażu kabinowego przed wejściem na pokład statku powietrznego, chyba że w Państwie tym został ustanowiony proces zatwierdzania i w sposób stały wdrażane są procedury, w stosownych przypadkach we współpracy z innym Umawiającym się Państwem w celu zapewnienia, że pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy zostali poddani odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa w porcie wylotu, a następnie chronieni przed nieuprawnioną ingerencją z zewnątrz od punktu kontroli bezpieczeństwa w porcie wylotu do momentu odlotu statku powietrznego w transferowym porcie lotniczym.

4.4.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni ochronę pasażerów i ich bagażu kabinowego poddanych kontroli bezpieczeństwa przed nieuprawnioną ingerencją od punktu kontroli bezpieczeństwa do wejścia na pokład statku powietrznego. W przypadku, gdy dochodzi do wymieszania się lub kontaktu pasażerów poddanych kontroli bezpieczeństwa z pasażerami, którzy nie zostali poddani takiej kontroli, pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy poddawani są ponownej kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego.

4.4.5. Każde Umawiające się Państwo ustanowi w porcie lotniczym środki ochrony w odniesieniu do lotów tranzytowych mające na celu ochronę bagażu kabinowego pasażerów tranzytowych przed nieupoważnioną ingerencją oraz zachowanie integralności ochrony tranzytowego portu lotniczego.

4.4.6. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić ustanowienie w portach lotniczych i na pokładach statków powietrznych praktyk mających na celu umożliwienie identyfikacji oraz podjęcia stosownych działań w odniesieniu do podejrzanych sytuacji mogących stanowić zagrożenie dla lotnictwa cywilnego.*

4.5. Środki ochrony w odniesieniu do bagażu rejestrowanego

4.5.1. Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki w celu zapewnienia poddawania kontroli bezpieczeństwa odlatującego bagażu rejestrowanego przed załadowaniem do luku bagażowego statku powietrznego wykonującego operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego, odlatującego ze strefy zastrzeżonej portu lotniczego.

4.5.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni zastosowanie odpowiednich metod kontroli bezpieczeństwa, zdolnych do wykrywania obecności materiałów wybuchowych i urządzeń wybuchowych w bagażu rejestrowanym. Odpowiednie standardy kontroli bezpieczeństwa w kontekście niniejszego rozdziału 4.5. będą określone przez właściwy organ.

4.5.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że każda sztuka bagażu rejestrowanego, który ma być przewożony na pokładzie statku powietrznego wykonującego operacje zarobkowe, będzie chroniona przed nieupoważnioną ingerencją od momentu poddania jej kontroli bezpieczeństwa lub przyjęcia do przewozu przez przewoźnika, w zależności od tego, która czynność ma miejsce wcześniej, do czasu odlotu statku powietrznego, którym ma być przewożona. Jeśli integralność bagażu rejestrowanego jest zagrożona, bagaż ten będzie poddany ponownej kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem go na pokładzie statku powietrznego.

4.5.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy wykonujący operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego nie będą przewozić bagażu osób nieznajdujących się na pokładzie statku powietrznego, chyba że bagaż ten został zidentyfikowany jako bagaż bez właściciela i poddany został odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

4.5.5. Każde Umawiające się Państwo zapewni kontrolę bezpieczeństwa transferowego bagażu rejestrowanego przed umieszczeniem go na pokładzie statku powietrznego przed załadunkiem do luku bagażowego statku powietrznego wykonującego operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego, chyba że w Państwie tym ustanowiona została procedura zatwierdzania i w sposób stały wdrażane są procedury, w stosownych przypadkach we współpracy z innym Umawiającym się Państwem w celu zapewnienia, że bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa w porcie wylotu, a następnie chroniony przed nieupoważnioną ingerencją od portu wylotu do momentu odlotu statku powietrznego w transferowym porcie lotniczym.

4.5.6. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy lotniczy wykonujący operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego przewożą jedynie te sztuki bagażu rejestrowanego, które zostały indywidualnie zidentyfikowane jako bagaż towarzyszący lub bagaż bez właściciela, zostały poddane kontroli bezpieczeństwa spełniającej odpowiednie standardy i przyjęte do przewozu danym lotem przez przewoźnika lotniczego. Wszystkie sztuki takiego bagażu powinny być zarejestrowane jako spełniające powyższe kryteria i dopuszczone do przewozu danym lotem.

4.6. Środki ochrony w odniesieniu do ładunku poczty i innych towarów

4.6.1. Każde Umawiające się Państwo zapewni zastosowanie odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, włącznie, tam gdzie jest to możliwe, z kontrolą bezpieczeństwa w odniesieniu do ładunku i poczty przed ich załadunkiem do statku powietrznego wykonującego operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego.

4.6.2. Każde Umawiające się Państwo ustanowi proces bezpiecznego łańcucha dostaw, obejmujący zatwierdzanie zarejestrowanych agentów i/lub znanych nadawców, jeśli podmioty takie zaangażowane są we wdrażanie kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony ładunku i poczty.

4.6.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni ochronę ładunku i poczty, które mają być przewożone statkami powietrznymi wykonującymi operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego przed nieupoważnioną ingerencją od punktu kontroli bezpieczeństwa do momentu odlotu statku powietrznego.

4.6.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni stosowanie wzmocnionych środków ochrony w odniesieniu do ładunku i poczty wysokiego ryzyka w celu odpowiedniego minimalizowania zagrożeń z nimi związanych.

4.6.5. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy nie będą przyjmowali ładunku lub poczty do przewozu na pokładach statków powietrznych wykorzystywanych w zarobkowym transporcie lotniczym, dopóki zastosowanie kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony nie zostanie potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta, znanego nadawcę lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ. Ładunek i poczta, które nie mogą być potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta, znanego nadawcę lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ, poddawane są kontroli bezpieczeństwa.

4.6.6. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że catering, zapasy i zaopatrzenie przeznaczone do przewozu statkami powietrznymi wykonującymi operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego są poddawane odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony, które mogą obejmować proces bezpiecznego łańcucha dostaw lub kontrolę bezpieczeństwa, a następnie chronione do momentu załadunku do statku powietrznego.

4.6.7. Każde Umawiające się Państwo zapewni poddawanie odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony towarów przeznaczonych na sprzedaż w porcie lotniczym i zaopatrzenia wprowadzanego do stref zastrzeżonych lotniska, które mogą obejmować proces bezpiecznego łańcucha dostaw lub kontrolę bezpieczeństwa.

4.6.8. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że ładunkom i poczcie, które zostały potwierdzone i rozliczone, nadawany jest status ochrony, który będzie towarzyszył, w formie elektronicznej lub na piśmie, ładunkowi i poczcie w bezpiecznym łańcuchu dostaw.

4.6.9. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że ładunek i poczta poddawane są odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony przed załadunkiem do statku powietrznego wykonującego operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego odlatującego z terytorium tego Państwa.

4.6.10. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że tam gdzie ładunek i poczta poddawane są kontroli bezpieczeństwa, kontrola ta prowadzona jest przy użyciu odpowiedniej metody lub odpowiednich metod, z uwzględnieniem charakteru przesyłki.

4.6.11. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno ustanowić odpowiednie mechanizmy potwierdzające, że ładunki transferowe i poczta transferowa przylatujące na jego terytorium zostały poddane odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony.*

4.7. Środki ochrony w odniesieniu do specjalnych kategorii pasażerów

4.7.1. Każde Umawiające się Państwo opracuje wymogi dla przewoźników lotniczych dotyczące przewozu potencjalnie uciążliwych pasażerów zobligowanych do odbycia podróży z powodu objęcia ich postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi.

4.7.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy lotniczy operujący z danego Państwa uwzględniają w swoich programach ochrony środki i procedury mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa na pokładach swoich statków powietrznych w sytuacji, gdy mają być przewożeni pasażerowie zobligowani do odbycia podróży z powodu objęcia postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi.

4.7.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnik lotniczy i dowódca statku powietrznego są informowani o pasażerach zobligowanych do odbycia podróży z powodu objęcia ich postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi, w celu zapewnienia odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony.

4.7.4. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewóz broni na pokładzie statku powietrznego przez funkcjonariuszy organów ścigania i inne upoważnione osoby w ramach wykonywanych przez nie obowiązków służbowych, wymagał będzie specjalnego pozwolenia zgodnie z ustawodawstwem Państw, których dotyczy.

4.7.5. Każde Umawiające się Państwo rozpatrzy wnioski innego Państwa dotyczące zgody na podróż uzbrojonego personelu, włącznie z funkcjonariuszami wart ochronnych, na pokładach statków powietrznych wnioskującego Państwa. Podróż taka jest możliwa jedynie wtedy, gdy uprzednio wyrażą na to zgodę wszystkie zainteresowane Państwa.

4.7.6. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewóz broni w innych przypadkach będzie dozwolony jedynie wtedy, gdy upoważniona i odpowiednio przeszkolona osoba w stosownych przypadkach zadeklaruje, że broń ta nie jest naładowana oraz jedynie wtedy, gdy jest ona umieszczona w miejscu niedostępnym dla kogokolwiek podczas lotu.

4.7.7. Każde Umawiające się Państwo podejmujące decyzję o umieszczeniu funkcjonariuszy wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego zapewni, że funkcjonariusze ci są pracownikami struktur rządowych, specjalnie dobranymi i wyszkolonymi, z uwzględnieniem aspektów bezpieczeństwa i ochrony na pokładzie statku powietrznego oraz że są oni umieszczeni na pokładzie statku powietrznego zgodnie z oceną zagrożenia przeprowadzoną przez właściwy organ. Umieszczenie funkcjonariuszy wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego jest ustalone z zainteresowanymi Państwami i objęte ścisłą tajemnicą.

4.7.8. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że dowódca statku powietrznego zostaje poinformowany o liczbie uzbrojonych osób oraz zajmowanych przez nie miejscach na pokładzie statku powietrznego.

4.8. Środki ochrony w odniesieniu do strefy ogólnodostępnej

4.8.1. Każde Umawiające się Państwo zapewni identyfikację stref ogólnodostępnych.

4.8.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni ustanowienie środków ochrony dla stref ogólnodostępnych w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia oraz zapobiegania ewentualnym aktom bezprawnej ingerencji, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy lub podmioty.

4.8.3. Każde Umawiające się Państwo zapewni koordynację środków ochrony stref ogólnodostępnych zgodnie ze Normami 3.1.7., 3.2.2. oraz 3.2.3. pomiędzy właściwymi służbami, agencjami, innymi instytucjami w Państwie oraz innymi podmiotami, a także określa zakres ich odpowiedzialności za ochronę stref ogólnodostępnych w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego.

4.9. Środki ochrony w odniesieniu do cyberzagrożeń

4.9.1. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy lub podmioty określone w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego lub w innych odpowiednich dokumentach krajowych identyfikują krytyczne systemy technologii informacyjno-komunikacyjnych i dane wykorzystywane w lotnictwie cywilnym oraz, odpowiednio, opracowują i wdrażają zgodnie z oceną ryzyka, środki mające na celu ich ochronę przed bezprawną ingerencją.

4.9.2. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że wdrożone środki zapewnią ochronę, odpowiednio, poufności, integralności i dostępności zidentyfikowanych systemów krytycznych i/lub danych. Środki te powinny obejmować, między innymi, bezpieczeństwo na etapie projektowania, ochronę łańcucha dostaw, separację sieci oraz ochronę i/lub ograniczenie możliwości w zakresie zdalnego dostępu, stosownie do okoliczności oraz zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzaną przez właściwe organy krajowe tego Państwa.*

ROZDZIAŁ 5. ZARZĄDZANIE REAGOWANIEM NA AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI

5.1 Zapobieganie

5.1.1 Każde Umawiające się Państwo ustanawia, w przypadku pojawienia się wiarygodnych informacji, że statek powietrzny może stać się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, środki w celu ochrony tego statku powietrznego, o ile znajduje się on nadal na ziemi, oraz, gdy statek powietrzny znajduje się już w powietrzu, w celu możliwie najwcześniejszego powiadomienia o przylocie takiego statku powietrznego władz odpowiedniego portu lotniczego i służb ruchu lotniczego tych Państw.

5.1.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, w przypadku pojawienia się wiarygodnych informacji, że statek powietrzny może stać się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji oraz, że ten statek powietrzny zostanie przeszukany w celu wykrycia ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji. Przed przeszukaniem należy poinformować operatora, którego dotyczy przeszukanie.

5.1.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że podjęto działania w celu zbadania, zneutralizowania i/lub zlikwidowania, jeżeli to konieczne, podejrzanych niebezpiecznych urządzeń lub innych potencjalnych zagrożeń w portach lotniczych.

5.1.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni przygotowanie planów awaryjnych i udostępnienie zasobów w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Plany awaryjne są regularnie testowane.

5.1.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że w portach lotniczych tych Państw będzie można rozmieścić upoważniony i odpowiednio przeszkolony personel, który będzie służył lotnictwu cywilnemu i pomagał w razie domniemanych lub faktycznych przypadków bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

5.1.6 Każde Umawiające się Państwo zapewni zdefiniowanie w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego procesów zgłaszania właściwym organom informacji dotyczących incydentów związanych z aktami bezprawnej ingerencji i ich próbami, przez wszystkie podmioty odpowiedzialne za wdrożenie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego w praktyczny i terminowy sposób, odpowiednio z uwzględnieniem zapisów pkt 2.1.4.

5.2 Reagowanie

5.2.1 Każde Umawiające się Państwo podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i załogi statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, znajdującego się na ziemi na terytorium Państwa Umawiającego się, dopóki nie jest możliwa kontynuacja przez nich podróży.

5.2.2 Każde Umawiające się Państwo odpowiadające za zapewnienie usług służb ruchu lotniczego statkowi powietrznemu będącemu przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, gromadzi wszelkie istotne informacje dotyczące lotu tego statku powietrznego i przekazuje je wszystkim Państwom odpowiedzialnym za jednostki pełniące służbę ruchu lotniczego, w tym jednostki w znanym lub przewidywanym porcie docelowym, w celu umożliwienia podjęcia w porę odpowiednich działań związanych z ochroną na trasie tego statku powietrznego do znanego, domniemanego prawdopodobnego lub możliwego portu docelowego.

5.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni statkowi powietrznemu będącemu przedmiotem bezprawnego zawładnięcia pomoc, włącznie z pomocami nawigacyjnymi, służbami ruchu lotniczego i zezwoleniem na lądowanie, jeżeli jest to konieczne z powodu zaistniałych okoliczności.

5.2.4 Każde Umawiające się Państwo podejmie środki, które uzna za konieczne, w celu zapewnienia, że statek powietrzny będący przedmiotem aktu bezprawnego zawładnięcia, który wylądował na jego terytorium zostanie zatrzymany na ziemi pod warunkiem, że nie będzie konieczny jego odlot spowodowany nadrzędnym obowiązkiem ochrony ludzkiego życia. Jednakże, środki takie muszą uwzględniać wagę zagrożenia związanego z dalszym lotem. Państwa uznają znaczenie konsultacji, tam gdzie są one możliwe do przeprowadzenia, pomiędzy Państwem, na terytorium którego wylądował statek powietrzny, a Państwem Operatora statku powietrznego oraz powiadomienia przez Państwo, w którym wylądował statek powietrzny Państw domniemanego lub znanego portu docelowego.

5.2.5 Każde Umawiające się Państwo, na terenie którego wylądował statek powietrzny będący przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, informuje za pomocą możliwie najszybszych metod Państwo Rejestracji tego statku powietrznego oraz Państwo Operatora o jego lądowaniu oraz przekazuje za pomocą możliwie najszybszych metod wszelkie inne stosowne informacje:

- a) dwóm wymienionym powyżej Państwom;
- b) każdemu z Państw, którego obywatele ponieśli śmierć lub odnieśli obrażenia;
- c) każdemu z Państw, którego obywatele zostali zatrzymani jako zakładnicy;
- d) każdemu z Państw, którego obywatele znajdują się na pokładzie statku powietrznego;
- e) Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

5.2.6 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić możliwie jak najszybsze przekazanie informacji otrzymanych w wyniku działań zgodnie z punktem 5.2.2. odpowiednim jednostkom służb ruchu lotniczego, odpowiednim władzom portu lotniczego, operatorowi oraz innym zainteresowanym.*

5.2.7 **Zalecenie.** – *Każde z Państw Umawiających się powinno współpracować z innymi Państwami w celu zapewnienia wspólnych działań będących reakcją na akty bezprawnej ingerencji. Każde z Umawiających się Państw, podejmując na własnym terytorium środki mające na celu uwolnienie pasażerów i członków załogi statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, powinno wykorzystać, jeżeli to konieczne, doświadczenie i potencjał Państwa Operatora, Państwa produkcji oraz Państwa rejestracji tego statku powietrznego.*

5.3 Wymiana informacji i raportowanie

5.3.1 Każde Umawiające się Państwo, którego dotyczy akt bezprawnej ingerencji dostarczy do ICAO wszystkie stosowne informacje dotyczące aspektów ochrony tego aktu możliwie najszybciej jak to możliwe po jego zakończeniu.

5.3.2 Każde Umawiające się Państwo, którego dotyczy akt bezprawnej ingerencji będzie wymagać od właściwego organu dokonania ponownej oceny środków kontroli i procedur w zakresie ochrony oraz terminowego podjęcia działań niezbędnych do usunięcia niedociągnięć celem zapobieżenia ich ponownemu wystąpieniu.

5.3.3. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wymieniać się z innymi Umawiającymi się Państwami informacjami na temat zarządzania reagowaniem na akt bezprawnej ingerencji, jednocześnie dostarczając takie informacje do ICAO.*

DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA 17

WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 2 – PRZEPISY RUCHU LOTNICZEGO

ROZDZIAŁ 3. ZASADY OGÓLNE

.....

3.7 Bezprawna ingerencja

3.7.1 Statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnej ingerencji, dąży do powiadomienia właściwego organu ATS o tym fakcie, o istotnych okolicznościach z tym związanych oraz o wszystkich odchyleniach od bieżącego planu lotu, spowodowanych tymi okolicznościami, celem umożliwienia organowi ATS udzielenia pierwszeństwa działań temu statkowi powietrznemu oraz zminimalizowania konfliktu z innymi statkami powietrznymi.

Uwaga 1. – Odpowiedzialność organów ATS w sytuacjach bezprawnej ingerencji ujęta jest w Załączniku 11.

Uwaga 2. – Wytyczne dotyczące bezprawnej ingerencji oraz sytuacji, w której załoga statku powietrznego nie może zawiadomić organu ATS o tym fakcie, zawarte są w Dodatku B do niniejszego Załącznika.

Uwaga 3. – Działania, które mają być podjęte przez załogi statków powietrznych wyposażonych w SSR, ADS-B i ADS-C, będących przedmiotem bezprawnej ingerencji, opisane są w Załączniku 11, PANS-ATM (Doc 4444) oraz PANS-OPS (Doc 8168).

Uwaga 4. – Działania, które mają być podjęte przez załogi statków powietrznych wyposażonych w CPDLC, będących przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, opisane są w Załączniku 11 oraz PANS-ATM (Doc 4444), a wytyczne dotyczące tego zagadnienia zawarte są w Podręczniku Służb Żeglugi Powietrznej dotyczącym Zastosowania Łącza Transmisji Danych (Doc 9694).

3.7.2. W przypadku, gdy statek powietrzny jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, dowódca tego statku powietrznego podejmuje wszelkie starania w celu jak najszybszego wylądowania na najbliższym dogodnym lotnisku lub na specjalnym lotnisku wyznaczonym przez właściwy organ, chyba że sytuacja na pokładzie statku powietrznego nakazuje inne postępowanie.

Uwaga 1. – Wymagania dla władz państwowych w odniesieniu do statków powietrznych na ziemi będącego przedmiotem bezprawnej ingerencji zawarte są w Załączniku 17, Rozdział 5, 5.2.4.

Uwaga 2. – Patrz 2.4 dotyczący uprawnień dowódcy statku powietrznego

.....

DODATEK B. BEZPRAWNA INGERENCJA

1. Ogólne

Poniższe procedury służą jako wytyczne do stosowania przez załogę statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, a statek ten nie jest w stanie powiadomić o tym fakcie organu ATS.

2. Procedury

2.1 Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może kontynuować lotu do lotniska zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 3 pkt 3.7.2, powinien on podejmować próby kontynuacji lotu na wyznaczonej ścieżce i na wyznaczonym poziomie przelotowym, co najmniej do czasu zaistnienia możliwości zawiadomienia organu ATS lub dopóki statek powietrzny nie znajdzie się w zasięgu radaru lub ADS-B.

2.2 Jeśli statek powietrzny jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, musi zejść z wyznaczonej ścieżki lub wyznaczonej wysokości przelotowej bez możliwości nawiązania łączności radiotelefonicznej z ATS, dowódca tego statku powietrznego powinien, jeśli tylko jest to możliwe:

- a) podjąć starania mające na celu przekazanie ostrzeżeń na wykorzystywanym kanale VHF lub na częstotliwości dedykowanej dla sytuacji awaryjnych oraz innych stosownych kanałach, chyba że sytuacja na pokładzie statku powietrznego nakazuje inne postępowanie. Należy także wykorzystać inne wyposażenie, takie jak transpondery pokładowe, łącza transmisji danych itp., kiedy jest to korzystne i kiedy pozwalają na to okoliczności; oraz
- b) kontynuować lot zgodnie z odpowiednimi specjalnymi procedurami dotyczącymi działania na wypadek zaistnienia sytuacji kryzysowych podczas lotu, ustanowionych i ogłoszonych w *Regionalnych Procedurach Uzupełniających* (Doc 7030), lub
- c) jeżeli nie ustalono stosownych procedur regionalnych, kontynuować lot na wysokości różniącej się od wysokości standardowo wykorzystywanych podczas lotów IFR o:
 - 1) 150 m (500 stóp) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 300 m (1000 stóp), lub
 - 2) 300 m (1000 stóp) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 600 m (2000 stóp).

Uwaga. – Działania załogi przechwyconego statku powietrznego, będącego przedmiotem bezprawnej ingerencji, opisane zostały w punkcie 3.8 niniejszego Załącznika.

**WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 6 – EKSPLOATACJA STATKÓW POWIETRZNYCH
CZĘŚĆ I – MIĘDZYNARODOWY ZAROBKOWY TRANSPORT LOTNICZY – SAMOLOTY**

ROZDZIAŁ 13. OCHRONA**

13.1 Krajowe operacje zarobkowe

Zalecenie. - *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania zestawione w niniejszym rozdziale powinny być stosowane przez wszystkie Umawiające się Państwa, również w odniesieniu do zarobkowych operacji krajowych (usług lotniczych).*

13.2 Ochrona pomieszczeń załogi lotniczej

13.2.1 We wszystkich samolotach wyposażonych w drzwi do kabiny załogi, drzwi te są zamykane na zamek oraz zapewnione są środki, za pomocą których personel pokładowy może dyskretnie informować załogę w przypadku zaistnienia podejrzanych działań lub naruszenia bezpieczeństwa w kabinie.

13.2.2 Wszystkie samoloty pasażerskie:

- a) o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 54 500 kg; lub
- b) o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg, z liczbą miejsc dla pasażerów większą niż 19; lub
- c) z liczbą miejsc dla pasażerów większą niż 60

wyposażone są w drzwi do kabiny pilotów o zatwierdzonej konstrukcji, które są tak zaprojektowane by były odporne na przestrzelenie nabojem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu oraz na próby siłowego wtargnięcia przez osoby nieupoważnione. Zamknięcie na zamek i otwarcie tych drzwi musi być możliwe ze stanowiska każdego z pilotów.

13.2.3 We wszystkich samolotach wyposażonych w drzwi do kabiny pilotów zgodnie z pkt 13.2.2:

- a) drzwi te pozostają zamknięte i zablokowane od momentu, gdy wszystkie zewnętrzne drzwi wejściowe zostaną zamknięte po wejściu pasażerów na pokład, do momentu, gdy którekolwiek z tych drzwi zostaną otwarte w celu opuszczenia pokładu przez pasażerów, za wyjątkiem sytuacji, gdy konieczne jest umożliwienie wejścia i wyjścia osobom upoważnionym; oraz
- b) zapewnione są środki służące do obserwacji całego obszaru na zewnątrz drzwi wejściowych do kabiny pilotów ze stanowiska każdego z pilotów, w celu zidentyfikowania osób żądających wejścia do kabiny oraz wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.

** W kontekście tego rozdziału słowo „ochrona” jest używane w znaczeniu zapobiegania bezprawnym działaniom przeciwko lotnictwu cywilnemu.

13.2.4 **Zalecenie.** – *Wszystkie samoloty pasażerskie powinny być wyposażone, gdy jest to możliwe, w drzwi do kabiny pilotów o zatwierdzonej konstrukcji, zaprojektowane tak, by były odporne na przestrzelenie nabojem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu oraz na siłowe próby wtargnięcia przez osoby nieupoważnione. Zamknięcie na zamek i otwarcie tych drzwi powinno być możliwe ze stanowiska każdego z pilotów.*

13.2.5 **Zalecenie.** – *We wszystkich samolotach wyposażonych w drzwi do kabiny pilotów, zgodnie z pkt 13.2.4:*

- a) *drzwi te powinny być zamknięte i zablokowane od momentu, gdy wszystkie zewnętrzne drzwi wejściowe zostają zamknięte po wejściu pasażerów na pokład, do momentu, gdy którekolwiek z tych drzwi zostają otwarte w celu opuszczenia pokładu przez pasażerów, za wyjątkiem sytuacji, w których konieczne jest umożliwienie wejścia i wyjścia osobom upoważnionym; oraz*
- b) *powinno się zapewnić środki służące do obserwacji całego obszaru na zewnątrz drzwi wejściowych do kabiny pilotów ze stanowiska każdego z pilotów, w celu identyfikacji osób żądających wejścia do kabiny oraz wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.*

13.3 Lista kontrolna w procedurze przeszukania samolotu

Operator zapewni, by na pokładzie znajdowała się lista kontrolna procedur postępowania, które należy stosować podczas poszukiwania bomby w przypadku podejrzenia zaistnienia sabotażu oraz do sprawdzania samolotów pod kątem obecności ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot może być przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji. Lista kontrolna uzupełniona jest wytycznymi dotyczącymi właściwego postępowania w przypadku znalezienia na pokładzie samolotu bomby lub podejrzanego przedmiotu, oraz informacją o lokalizacji na pokładzie miejsca najmniejszego ryzyka dla umieszczenia bomby, w którym skutki wybuchu będą najmniejsze.

13.4 Programy szkolenia

13.4.1 Operator ustanowi i będzie realizował zatwierdzony program szkoleń w zakresie ochrony, zapewniający optymalnie odpowiednie postępowanie członków załogi w celu zminimalizowania skutków aktów bezprawnej ingerencji. Jako minimum, program ten uwzględni następujące elementy:

- a) określenie powagi każdego zdarzenia;
- b) porozumiewanie się i koordynacja działań załogi;
- c) właściwe działania w obronie własnej;
- d) użycie nieśmiertelnych urządzeń zabezpieczających, przydzielonych członkom załogi, na posługiwanie się którymi wydało zgodę Państwo Operatora;
- e) rozumienie zachowania terrorystów w celu ułatwienia członkom załogi radzenia sobie z zachowaniem porywacza i reakcją pasażerów;
- f) szkolenie praktyczne w zakresie postępowania w różnych warunkach zagrożenia;
- g) procedury postępowania w kabinie załogi mające na celu ochronę samolotu; oraz
- h) procedury przeszukania samolotu oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, wskazówki dotyczące wskazania na pokładzie samolotu miejsc najmniejszego ryzyka dla umieszczenia bomby.

13.4.2 Operator ustanawia również i realizuje program szkolenia w celu zapoznania właściwych pracowników ze środkami zapobiegawczymi i technikami postępowania stosowanymi w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty, wyposażenia, dostaw i zaopatrzenia przewożonych na pokładzie samolotu w celu ich udziału w zapobieganiu aktom sabotażu lub innym formom bezprawnej ingerencji.

13.5 Informowanie o aktach bezprawnej ingerencji

Po zaistnieniu aktu bezprawnej ingerencji, pilot-dowódca musi przekazać bez opóźnień, meldunek o takim akcie wyznaczonej miejscowej władzy.

13.6 Różne

13.6.1 **Zalecenie.** – *W miejscu najmniejszego ryzyka umieszczenia bomby powinny być dostępne specjalistyczne środki łagodzące i kierunkujące wybuch.*

13.6.2 **Zalecenie.** – *W przypadku, gdy operator zezwala na przewożenie broni odebranej pasażerowi, samolot powinien być wyposażony w niedostępne dla kogokolwiek w trakcie lotu.*

CZĘŚĆ III. SAMOLOTY DUŻE

CZĘŚĆ III A. SAMOLOTY O MASIE PRZEKRACZAJĄCEJ 5700 KG, W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH WNIOSEK O CERYFIKACJĘ ZOSTAŁ ZŁOŻONY W DNIU 13 CZERWCA 1960 r. LUB PO TYM DNIU, ALE PRZED DNIEM 2 MARCA 2004 r.

.....

ROZDZIAŁ 11. OCHRONA

.....

11.2 Miejsca na samolocie o najmniejszym ryzyku w przypadku bomby

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60 i dla których wnioski o certyfikację zostały złożone w dniu 12 marca 2000 albo po tym dniu, muszą być przyjęte w czasie projektowania środka dla określenia miejsca dla umieszczenia bomby, zapewniającego najmniejsze zagrożenie wybuchem dla samolotu i osób na jego pokładzie.

11.3 Zabezpieczenie pomieszczenia załogi lotniczej

Zalecenie. – *We wszystkich samolotach, co do których w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13 wymaga się, aby miały zatwierdzone drzwi do kabiny pilotów i w odniesieniu do których wniosek o uzupełnienie Certyfikatu Typu przez włączenie pochodnej wersji danego typu został złożony przed właściwym organem krajowym, uwzględnia się wzmocnienie wręgi, podłogi i sufitu, oddzielających kabinę pilotów w taki sposób, by były one odporne na przestrzelenie pociskiem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu, oraz by wytrzymały próbę siłowego wtargnięcia, jeśli obszary te dostępne są w trakcie lotu dla pasażerów i personelu pokładowego.*

Uwaga. – *Normy i zalecane metody postępowania dotyczące drzwi do kabiny pilotów we wszystkich samolotach pasażerskich wykonujących przewozy zarobkowe podane są w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13.*

11.4 Projekt wnętrza samolotu

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich większej niż 60, oraz w odniesieniu do których wnioski o certyfikację zostały złożone w dniu 12 marca 2000 r. albo po tym dniu, podczas ich projektowania bierze się pod uwagę rozwiązania konstrukcyjne uniemożliwiające łatwe ukrycie na pokładzie samolotu broni, ładunków wybuchowych oraz innych niebezpiecznych przedmiotów, a zarazem ułatwiające procedury poszukiwania tych przedmiotów.

**CZEŚĆ III B. SAMOLOTY O MASIE PRZEKRACZAJĄCEJ 5700 KG,
W ODNIESIENIU DO KTÓRYCH WNIOSEK O CERTYFIKACJĘ ZOSTAŁ ZGŁOSZONY W DNIU
2 MARCA 2004 r. LUB PO TYM DNIU**

.....
ROZDZIAŁ 10. OCHRONA
.....

10.2 Miejsca w samolocie o najmniejszym ryzyku w przypadku bomby

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg, albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60, podczas ich projektowania bierze się pod uwagę rozwiązania konstrukcyjne umożliwiające zapewnienie miejsca najmniejszego ryzyka dla umieszczenia bomby w celu zminimalizowania skutków ewentualnego wybuchu zarówno dla samolotu, jak i osób znajdujących się na jego pokładzie.

10.3 Zabezpieczenie pomieszczenia załogi lotniczej

10.3.1 We wszystkich samolotach, co do których w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13 wymaga się, aby miały zatwierdzone drzwi do kabiny pilotów i w odniesieniu do których wniosek o uzupełnienie Certyfikatu Typu przez włączenie pochodnej wersji danego typu został złożony przed właściwym organem krajowym, uwzględnia się wzmocnienie wręgi, podłogi i sufitu, oddzielających kabinę pilotów w taki sposób, by były one odporne na przestrzelenie pociskiem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu, oraz by wytrzymały próbę siłowego wtargnięcia, jeśli obszary te dostępne są w trakcie lotu dla pasażerów i personelu pokładowego.

10.3.2 **Zalecenie.** – *We wszystkich samolotach, co do których w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13 wymaga się, aby miały zatwierdzone drzwi do kabiny pilotów i w odniesieniu do których wniosek o uzupełnienie Certyfikatu Typu przez włączenie pochodnej wersji danego typu został złożony przed właściwym organem krajowym, uwzględnia się wzmocnienie wręgi, podłogi i sufitu, oddzielających kabinę pilotów w taki sposób, by były one odporne na przestrzelenie pociskiem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu, oraz by wytrzymały próbę siłowego wtargnięcia, jeśli obszary te dostępne są w trakcie lotu dla pasażerów i personelu pokładowego.*

Uwaga. – *Normy i zalecane praktyki dotyczące wymogów w odniesieniu do drzwi do kabiny pilotów we wszystkich samolotach pasażerskich wykonujących przewozy zarobkowe podane są w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13.*

10.4 Projekt wnętrza samolotu

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich większej niż 60, oraz w odniesieniu do których wniosek o certyfikację został złożony w dniu 12 marca 2000 r. albo po tym dniu, podczas ich projektowania bierze się pod uwagę rozwiązania konstrukcyjne uniemożliwiające łatwe ukrycie na pokładzie samolotu broni, ładunków wybuchowych oraz innych niebezpiecznych przedmiotów, a zarazem ułatwiające procedury poszukiwania tych przedmiotów.

WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 9 – UŁATWIENIA

ROZDZIAŁ 2. PRZYLOT I ODLOT STATKU POWIETRZNEGO

A. Postanowienia ogólne

.....

2.2 Przy opracowywaniu procedur sprawnej odprawy przylatującego lub odlatującego statku powietrznego, Umawiające się Państwa uwzględnią użycie, w stosownych przypadkach, środków ochrony lotnictwa i kontroli antynarkotykowej.

.....

ROZDZIAŁ 3. PRZYLOT I ODLOT OSÓB ORAZ ICH BAGAŻU

A. Postanowienia ogólne

.....

3.2. Podczas opracowywania procedur dotyczących przeprowadzania kontroli granicznej pasażerów i załogi, Umawiające się Państwa uwzględnią, tam gdzie to właściwe, zastosowanie środków ochrony lotnictwa, integralności granic, kontroli antynarkotykowej oraz środków kontroli imigracyjnej.

.....

3.4. Umawiające się Państwa nie będą przedłużać okresu ważności wydawanych przez nie dokumentów podróży, czytanych komputerowo.

Uwaga. – Specyfikacje dokumentów podróży czytanych maszynowo (Doc 9303) nie pozwalają na zmianę daty ważności ani innych danych znajdujących się w polu odczytu maszynowego.

.....

C. Ochrona dokumentów podróży

3.7 Umawiające się Państwa będą regularnie unowocześniać zabezpieczenia stosowane w nowych wersjach wydawanych przez nie dokumentów celem zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem i ułatwienia wykrycia przypadków ich bezprawnej zmiany, sfałszowania lub wydania.

3.8 Umawiające się Państwa ustanowią kontrolę w celu ochrony blankietów dokumentów podróży przed kradzieżą i niewłaściwym użyciem nowowydanych dokumentów podróży.

3.8.1 Umawiające się Państwa ustanowią właściwą kontrolę nad procesami wnioskowania, rozstrzygania i wydawania dokumentów podróży w celu zapewnienia wysokiego poziomu integralności i ochrony.

- 3.9 Umawiające się Państwo wydaje elektroniczny dokument podróży czytany maszynowo (eMRTD), uczyni to zgodnie ze specyfikacjami zawartymi w Doc 9303, Dokumenty Podróży Czytane Maszynowo.

Uwaga. – Specyfikacje eMRTD można znaleźć w Doc 9303, Części 9, 10, 11 i 12.

- 3.9.1 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa wydające lub zamierzające wydawać paszporty biometryczne powinny przystąpić do ICAO Public Key Directory (PKD).*

- 3.9.2 Umawiające się Państwa wdrażające zautomatyzowane procedury sprawdzania paszportów biometrycznych podczas kontroli granicznej powinny przystąpić do katalogu kluczy publicznych ICAO Public Key Directory (PKD) i korzystać z informacji dostępnej w PKD dla uznawania paszportów biometrycznych podczas kontroli granicznej.

Uwaga. - Dostarczenie certyfikatów organu certyfikacji podpisującego klucz publiczny Umawiającego się Państwa (CCSCA) w czasie pierwszego użycia jest uważane za minimalny poziom dostarczenia danych wystarczający do spełnienia niniejszej normy. Zaleca się wgrzywanie list odwołań certyfikatów (CRL).

- 3.9.3 **Zalecenie.** – Umawiające się Państwa wdrażające zautomatyzowane procedury sprawdzania paszportów biometrycznych podczas kontroli granicznej powinny przystąpić do katalogu kluczy publicznych ICAO Public Key Directory (PKD) i korzystać z informacji dostępnej w PKD dla uznawania paszportów biometrycznych podczas kontroli granicznej.

- 3.10 Umawiające się Państwa będą niezwłocznie zgłaszać do INTERPOL-u dokładne informacje dotyczące skradzionych, zgubionych lub wycofanych dokumentów podróży, wydanych przez swoje Państwo, w celu umieszczenia tej informacji w bazie danych Skradzionych i Zgubionych Dokumentów Podróży (ang. *Stolen and Lost Travel Documents (SLTD)*).

- 3.10.1 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny, o ile to możliwe, porównać w punktach kontroli granicznej wlotu i wylotu dokumenty podróży osób odbywających podróż międzynarodową z bazą danych Skradzionych i zagubionych Dokumentów Podróży (SLTD) INTERPOL-u.*

.....

H. Kontrola dokumentów podróży

- 3.31 Umawiające się Państwa będą wspomagać przewoźników lotniczych w ocenie dokumentów podróży przedstawianych przez pasażerów celem wykrycia oszustwa i nadużycia.

- 3.32. **Zalecenie.** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa rozważyły zawieranie umów z innymi Umawiającymi się Państwami dla umożliwienia rozmieszczenia „oficerów łącznikowych” na terenie portów lotniczych celem wsparcia przewoźników lotniczych w stwierdzeniu ważności i autentyczności dokumentów podróży pasażerów wylatujących.*

- 3.33. Przewoźnicy lotniczy podejmą konieczne środki ostrożności w punkcie wejścia na pokład, dla zapewnienia, że osoby znajdując się w posiadaniu dokumentów wymaganych przez dane Państwo tranzytowe lub przeznaczenia, na potrzeby kontroli określonej w niniejszym Rozdziale.

- 3.33.1 Władze publiczne każdego Umawiającego się Państwa konfiskują nielegalne, sfałszowane lub podrobione dokumenty podróży. Władze publiczne konfiskują również dokumenty podróży od osoby podszywającej się pod prawnego właściciela danego dokumentu podróży. Dokumenty zostaną natychmiast wycofane z obiegu i zwrócone odpowiednim władzom Państwa, wymienionego jako ich wydawca lub do jego przedstawicielstwa dyplomatycznego, z wyjątkiem przypadków, w których organy władzy publicznej zatrzymują dokumenty do celów egzekwowania prawa. Władze publiczne, które zatrzymały dokumenty podróży, o których mowa powyżej zawiadomią właściwe organy Państwa wskazanego jako wystawca lub przedstawicielstwo dyplomatyczne tego Państwa o takim zatrzymaniu.

3.33.2 Umawiające się Państwa nie będą wymagać od przewoźników lotniczych konfiskowania dokumentów, o których mowa w normie 3.33.1.

3.33.3 Umawiające się Państwa nie będą wymagać od przewoźników lotniczych przewozu pasażera z punktu wylotu ani tranzytu do planowanego punktu przeznaczenia, jeżeli okazany przez pasażera dokument podróży jest uznany przez Państwo za nielegalny, sfałszowany lub podrobiony lub jest w posiadaniu innej osoby niż ta, której został prawnie wydany.

Uwaga.— Żaden z powyższych zapisów nie może być interpretowany jako mający zapobiec powrotowi osób objętych zakazem wjazdu, których dokument(y) podróży są nielegalne, sfałszowane, podrobione lub są w posiadaniu oszusta oraz zostały skonfiskowane przez Umawiające się Państwo zgodnie z normą 3.33.1, a także osób, które podróżują na podstawie listu przewodniego wydanego zgodnie z normą 5.7.

3.33.4 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo, powinno rozważyć wprowadzenie systemu Automatycznej Kontroli Granicznej (ABC) w celu ułatwienia i przyspieszenia odprawy osób przekraczających granicę drogą powietrzną.

3.33.5 **Zalecenie.** — Umawiające się Państwa korzystające z systemów Automatycznej Kontroli Granicznej (ABC) powinny, zgodnie z 3.9.2 i 3.10.1, wykorzystać informacje dostępne w PKD w celu zatwierdzenia eMRTD, przeprowadzić dopasowanie biometryczne w celu ustalenia, czy pasażer jest prawowitym posiadaczem dokumentu oraz przeszukać bazę danych INTERPOL-u dotyczącą skradzionych i zagubionych dokumentów podróży (SLTD), a także inne rejestry kontroli granicznej, aby określić, czy pasażer kwalifikuje się do przekroczenia granicy.

3.33.6 **Zalecenie.** – Umawiające się Państwa stosujące systemy ABC powinny zapewnić, że gate'y dysponują odpowiednią liczbą pracowników podczas wykonywania operacji w celu zapewnienia swobodnego przepływu pasażerów i sprawnej reakcji na problemy bezpieczeństwa i integralności w przypadku wadliwego działania systemu.

.....

M. Identyfikacja i prawo wjazdu załogi oraz innego personelu przewoźnika lotniczego

.....

3.62 Jeśli Umawiające się Państwo wydaje Certyfikaty Członka Załogi, to będą one wydawane tylko w formie kart czytanych maszynowo, zgodnie ze specyfikacjami Doc 9303, Part 5.

.....

3.64 CMC i karta identyfikacyjna członka załogi będą wydawane wyłącznie po dokonaniu sprawdzenia przeszłości przez właściwy organ władzy publicznej lub w jego imieniu. Dodatkowo, wdrożone zostaną odpowiednie sprawdzenia podczas procesu wydawania CMC, takie jak poświadczenie statusu zatrudnienia ubiegającego się o dany dokument przed jego wydaniem, kontrole przechowywania pustych blankietów oraz wymóg odpowiedzialności dla personelu zajmującego się wydawaniem CMC i kart identyfikacyjnych członka załogi.

.....

ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT ŁADUNKU ORAZ INNYCH ARTYKUŁÓW

A. Postanowienia ogólne

.....

- 4.6. Umawiające się Państwa nie będą wymagały rutynowo fizycznej kontroli ładunku importowanego lub eksportowanego oraz oszacują, poprzez zarządzanie ryzykiem, które towary należy poddać kontroli oraz czas jej trwania.
- 4.7. W stopniu, w jakim jest to możliwe, stosowane będą nowoczesne techniki kontroli bezpieczeństwa celem zwiększenia sprawności oraz ułatwienia fizycznej kontroli towarów importowanych lub eksportowanych.

.....

ROZDZIAŁ 5. OSOBY OBJĘTE ZAKAZEM WJAZDU ORAZ DEPORTOWANI

.....

B. Osoby objęte zakazem wjazdu

.....

- 5.8 Umawiające się Państwa mające podstawę twierdzić, że osoba objęta zakazem wjazdu może stwarzać opór przy jej wydaleniu, powinny poinformować o tym fakcie przewoźnika lotniczego z możliwie dużym wyprzedzeniem w stosunku do przewidzianego odlotu, tak aby przewoźnik mógł powziąć odpowiednie działania zapobiegawcze, celem zapewnienia odpowiedniej ochrony lotu.

.....

C. Osoby deportowane

.....

- 5.19 Umawiające się Państwa podczas ustalania z przewoźnikiem lotniczym informacji w zakresie wydalenia osoby deportowanej, udostępnią, tak szybko jak to możliwe, ale nie później niż 24 godziny przed planowanym odlotem statku powietrznego, następujące informacje:

- a) kopię nakazu deportacji, jeśli prawodawstwo Umawiającego się Państwa na to zezwala;
- b) ocenę ryzyka dokonaną przez Państwo i/lub jakiegokolwiek inne adekwatne informacje, które mogą pomóc operatorowi lotniczemu ocenić ryzyko dla bezpieczeństwa lotu; i
- c) imiona i nazwiska oraz narodowość osób eskortujących.

Uwaga. – W celu zapewnienia koordynacji działań w ramach ułatwień i ochrony lotnictwa cywilnego, należy zwrócić uwagę na postanowienia Rozdziału 4 Załącznika 17.

- 5.19.1 Jeżeli istnieją uzasadnione obawy związane z bezpieczeństwem lub ochroną danego lotu, przewoźnik lotniczy i/lub pilot-dowódca ma możliwość odmowy przetransportowania osoby deportowanej określonym lotem.

Uwaga. – Odniesienie do punktów 12.2.1.3 oraz 12.2.1.6 Podręcznika Ochrony Lotnictwa ICAO (Doc 8973).

.....

ROZDZIAŁ 6. MIĘDZYNARODOWE PORTY LOTNICZE – ULATWIENIA I OBSŁUGA RUCHU PASAŻERSKIEGO

A. Postanowienia ogólne

.....

- 6.1.4 Każde Umawiające się Państwo, w konsultacji z zarządzającymi portami lotniczymi, zapewni, że obiekty i usługi dostępne w międzynarodowych portach lotniczych są, tam gdzie jest to możliwe, elastyczne i zdolne do zwiększenia, celem sprostania natężonemu ruchowi, zwiększeniu wymagań w ochronie lotnictwa, wynikających ze wzrostu zagrożenia, lub innych zmian dla wspierania środków zapewniających integralność graniczną.

*Uwaga. – W związku z wymogami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, należy zwrócić uwagę na odpowiednie zapisy Rozdziału 2, 2.3 Załącznika 17 ICAO**

.....

B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego

.....

III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy

.....

6.16 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno zezwalać zarządzającym oraz przewoźnikom lotniczym na dostarczanie usług odprawy biletowo-bagażowej poza lotniskiem, pod warunkiem, że wszystkie niezbędne środki ochrony lotnictwa cywilnego oraz inne wymogi kontroli są respektowane.

6.17 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewniać, że personel wykonujący kontrolę bezpieczeństwa i/lub graniczną korzysta z efektywnych technologii screeningu oraz kontroli podczas sprawdzania pasażerów i ich bagaży, w celu ułatwienia odlotu statku powietrznego.

Uwaga. – Powinna być zachowana prywatność podczas jakiegokolwiek fizycznego przeszukania pasażerów. Pokoje gwarantujące prywatność są preferowane; jednakże przenośne ekrany mogą być również używane. Przeszukanie fizyczne powinno być wykonywane przez funkcjonariusza tej samej płci co pasażer poddany kontroli.

.....

E. PASAŻEROWIE NIEZDYSCYPLINOWANI

6.45 Każde Umawiające się Państwo w celu powstrzymania i zapobiegania niezdyscyplinowanemu zachowaniu, będzie podnosić świadomość pasażerów odnośnie niedopuszczalności i możliwych konsekwencji prawnych niezdyscyplinowanego lub zakłócającego porządek zachowania w budynkach służących komunikacji lotniczej oraz na pokładzie statku powietrznego.

6.46 Każde Umawiające się Państwo podejmie środki w celu zapewnienia odpowiedniemu personelowi szkolenia w zakresie identyfikacji oraz radzenia sobie ze zdarzeniami z udziałem niezdyscyplinowanych pasażerów.

* Treść specyfikacji brzmi następująco:

Zalecenie – zaleca się, aby wszystkie Umawiające się Państwa, tam gdzie to możliwe, przygotowały się do przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa i realizacji procedur, w sposób jak najmniej zakłócający lub opóźniający działania lotnictwa cywilnego, pod warunkiem, że nie wpłynie to negatywnie na skuteczność danej kontroli i procedur.

Uwaga. – Materiały pomocnicze na temat prawnych aspektów niezdiscyplinowanych/zakłócających porządek pasażerów można znaleźć w Manual on the Legal Aspects of Unruly and Disruptive Passengers (Doc 10117).

ROZDZIAŁ 9. SYSTEMY WYMIANY DANYCH DOTYCZĄCYCH PASAŻERA

A. Postanowienia ogólne

9.1 Umawiające się Państwa wymagające od przewoźników lotniczych wymiany informacji dotyczącej pasażerów znajdujących się na pokładzie statku powietrznego (informacja API – Advanced Passenger Information), interaktywnego API (informacja iAPI) i/lub danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) utworzą system jednego okienka danych pasażera dla każdej kategorii danych lub dla obydwu kategorii łącznie, który zezwala zaangażowanym stronom na umieszczanie standardowej informacji we wspólnym punkcie wejścia transmisji danych każdej kategorii, aby spełnić wszystkie wymagania odnośnie danych pasażera i załóg wynikające z zapisów prawnych.

9.1.1 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa wymagające od przewoźnika lotniczego wymiany danych pasażerów i załogi powinny rozważyć utworzenie systemu jednego okna danych pasażera dla obu połączonych kategorii danych.*

9.2 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa i przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić, odpowiedni w trybie 24/7 (ciągłym), poziom operacyjnego i technicznego wsparcia w celu wykonania analizy i reagowania na każde wyłączenie systemu lub jego awarię, aby jak najszybciej przywrócić standardowe operacje.*

9.3 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa i przewoźnicy lotniczy powinni ustanowić i wdrożyć odpowiednie procedury powiadamiania i przywracania do normalnego działania po planowej obsłudze systemów informacyjnych i nieplanowych wyłączeniach lub awariach systemu.*

9.4 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa i przewoźnicy lotniczy powinni zapewnić odpowiedni poziom wsparcia przez udostępnienie punktu kontaktowego (tam, gdzie możliwe w trybie 24/7).*

9.5 Umawiające się Państwa nie będą wymagać od operatorów statków powietrznych dostarczania niestandardowych elementów danych jako części postanowień API, iAPI i/lub PNR.

9.6 Umawiające się Państwa; w przypadku gdy rozważają wymagania elementów odbiegających od standardu, złożą wnioski do Komitetu Kontaktowego WCO/ITATA/ICAO w związku z procesem składania wniosków o utrzymanie danych (Data Maintenance Request - DMR) w ramach procesu przeglądu i zatwierdzania WCO o włączenie danego elementu danych do wytycznych.

B. Dane pasażera przekazywane przed podróżą (API)

9.7 Każde Umawiające się Państwo ustanowi system przekazywania informacji dotyczącej pasażerów (API).

Uwaga. – Rada Bezpieczeństwa ONZ w Rezolucji 2178 (2014) w paragrafie 9 „wzywa Państwa Członkowskie do żądania od linii lotniczych działających na ich terytorium dostarczenia właściwym organom krajowym informacji API w celu wykrycia opuszczenia ich terytorium, lub próby wjazdu do, lub tranzytu przez ich terytorium, za pomocą cywilnych statków powietrznych, osób wskazanych przez Komitet powołany na mocy Rezolucji 1267 (1999) i 1989 (2011) ("Komitet"), a ponadto wzywa Państwa Członkowskie do zgłaszania do Komitetu każdej próby opuszczenia ich terytorium, lub próby wjazdu do, lub tranzytu przez ich terytorium przez takie osoby oraz udostępnianie tych informacji Państwu zamieszkania lub obywatelstwa, odpowiednio i zgodnie z prawem krajowym i zobowiązaniami międzynarodowymi”.

9.8 System API każdego Umawiającego się Państwa będzie wspierany przez właściwą podstawę prawną (taką jak między innymi ustawodawstwo, rozporządzenie lub dekret) i będzie spójny z międzynarodowymi standardami dla API.

Uwaga 1. – API obejmuje gromadzone przed odlotem przez operatora lotniczego dane osobowe pasażerów lub członków załogi oraz szczegóły dotyczące lotu. Informacje te są przekazywane elektronicznie do organów kontroli granicznej państwa przeznaczenia lub odlotu. W związku z tym szczegóły dotyczące pasażerów i/lub załogi są otrzymywane z góry przed odlotem lub przylotem danego rejsu.

Uwaga 2. – Wiadomość UN/EDIFACT PAXLST jest standardową wiadomością elektroniczną, rozwiniętą szczególnie, jako podzbiór UN/EDIFACT, do obsługi przekazu (elektronicznego) list pasażerów. UN/EDIFACT oznacza elektroniczną wymianę danych, opracowanych w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych dla celów administracji, handlu i transportu („United Nation Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport). Zasady te obejmują zbiór zaakceptowanych na szczeblu międzynarodowym norm, dyrektyw i wytycznych dotyczących elektronicznej wymiany danych o charakterze strukturalnym, a w szczególności związanych z wymianą towarów i usług pomiędzy niezależnymi, skomputeryzowanymi systemami informacyjnymi WCO, IATA oraz ICAO wspólnie ustaliły maksymalny zakres danych API, które powinny być włączone do wiadomości PAXLST w celu przekazania tych danych przez operatorów lotniczych do organów kontroli granicznej w państwie odlotu lub przeznaczenia. Należy oczekiwać, że norma UN/EDIFACT może być uzupełniona przez nowoczesne techniki komunikacyjne, takie jak międzynarodowe standardy xml lub aplikacje internetowe.

Uwaga 3. – W obecnej strukturze formatu wiadomość UN/EDIFACT PAXLST nie znajduje zastosowania w lotnictwie ogólnym.

Uwaga 4. – Wiadomość PAXLST UN / EDIFACT jest obecnie zdefiniowana przez uznane na całym świecie wytyczne WCO / IATA / ICAO.

9.9 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo, opracowując ustawodawstwo w celu wdrożenia systemu API powinno rozważyć opracowanie ujednoliconych przepisów, które spełniają potrzeby wszystkich zaangażowanych agencji, zdefiniować wspólny zbiór danych API wymaganych przepisami tego ustawodawstwa zgodnie ze standardami konstruowania wiadomości i wyznaczyć jedną agencję rządową do odbierania danych API w imieniu wszystkich innych agencji.

9.10 Podczas określania informacji identyfikacyjnych pasażerów, które mają być przesyłane, Umawiające się Państwa będą wymagały tylko informacji znajdujących się w polu odczytu maszynowego dokumentów podróży, zgodnych ze specyfikacjami zawartymi w Doc 9303, zatytułowanym „Dokumenty podróży czytane maszynowo”. Wszystkie wymagane informacje będą odpowiadać specyfikacjom dla formatów wiadomości UN/EDIFACT PAXLIST, które są dostępne w wytycznych WCO/IATA/ICAO dotyczących API.

9.11 Umawiające się Państwa nie nałożą kary lub w żaden inny sposób nie obciążą odpowiedzialnością przewoźnika lotniczego za niezgodności w wymianie danych pasażera, jeśli przewoźnik lotniczy zebrał i dostarczył wcześniej dokładne dane pasażera, oparte na okazanym dokumencie podróży, który jest ważny dla punktu przylotu.

9.12 **Zalecenie.** – Umawiające się Państwa powinny dążyć do ograniczania liczby transmisji danych API dla danego lotu.

9.13 W przypadku, gdy Umawiające się Państwo wymaga wymiany danych API, będzie ono szukać, tak dalece jak to możliwe, ograniczeń w nakładaniu operacyjnych oraz administracyjnych obciążeń na operatorów lotniczych, przy jednoczesnym usprawnianiu ułatwień dla pasażerów.

9.14 **Zalecenie.** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa powstrzymały się od wymierzania grzywnien i kar dla przewoźników lotniczych za jakiegokolwiek błędy spowodowane przez awarię systemu, która mogła skutkować brakiem przesłania lub przesłaniem błędnych niezgodnych z systemem API danych do władz publicznych.

9.15 Umawiające się Państwa, wymagające, aby dane o pasażerach były przesyłane elektronicznie przy pomocy systemu API, nie będą wymagały listy pasażerów w formie papierowej.

9.16 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno rozważyć wprowadzenie interaktywnego systemu przekazywanej z wyprzedzeniem informacji (i API).

9.17 **Zalecenie.** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, dążące do implementacji interaktywnego systemu przekazywanej z wyprzedzeniem informacji o pasażerach (iAPI):

- a) dążyły do zminimalizowania wpływu na systemy używane przez przewoźników lotniczych oraz infrastrukturę techniczną poprzez prowadzenie konsultacji z przewoźnikami lotniczymi przed opracowaniem i implementacją systemu iAPI;
- b) współpracowały z przewoźnikami lotniczymi przy opracowywaniu systemu iAPI, który zintegruje się z interfejsem systemu kontroli odlotów(DCS) przewoźników lotniczych; oraz
- c) jeśli wymagają iAPI, zachowały zgodność z wytycznymi w sprawie systemu zaawansowanej informacji o pasażerach (API) przyjętych przez WCO/ICAO/IATA.

9.18 **Zalecenie.** – Zaleca się, aby systemy API, w tym iAPI, Umawiających się Państw oraz przewoźników lotniczych były zdolne do pracy w trybie 24/7 i zostały przyjęte procedury na wypadek przerwy w działaniu lub awarii systemu w celu zminimalizowania zakłóceń w jego działaniu.

.....

D. Dane dotyczące przelotu pasażera (PNR)

9.24 Każde Umawiające się Państwo:

- a) rozwinie zdolności do gromadzenia, wykorzystywania, przetwarzania i ochrony danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) w odniesieniu do lotów do i ze swojego terytorium, wspieranych odpowiednimi ramami prawnymi i administracyjnymi (takimi jak między innymi prawodawstwo, rozporządzenie lub dekret), a także do zachowania spójności ze wszystkimi normami zawartymi w sekcji D rozdział 9 Załącznika 9;
- b) dostosuje swoje wymagania dotyczące gromadzenia i przetwarzania danych PNR do wytycznych zawartych w Doc 9944, Guidelines on Passenger Name Record (PNR) Data oraz w wytycznych implementacyjnych dla wiadomości PNRGOV opublikowanych i zaktualizowanych przez WCO i zatwierdzonych przez ICAO i IATA; oraz
- c) przyjmie i wdroży komunikaty PRNGOV jako metodę transferu danych PNR pomiędzy linią lotniczą a rządem w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności.

Uwaga 1. – Rada Bezpieczeństwa ONZ w rezolucji 2396 (2017) w pkt 12 postanowiła, że państwa członkowskie rozwijają zdolność do gromadzenia, przetwarzania i analizowania danych dotyczących przelotu pasażera (PNR), zgodnie ze standardami i zalecanymi praktykami ICAO, oraz zapewniają, że dane PNR są wykorzystywane i udostępniane wszystkim właściwym organom krajowym, z pełnym poszanowaniem praw człowieka i podstawowych wolności, w celu zapobiegania przestępstwom terrorystycznym i związanym z nimi podróżom, wykrywania ich oraz prowadzenia dochodzeń w ich sprawie.

Uwaga 2. – Komunikat PNRGOV jest standardowym komunikatem elektronicznym zatwierdzonym wspólnie przez WCO/ICAO/IATA. W zależności od specyficznych dla linii lotniczej systemów rezerwacyjnych oraz systemów DCS (Departure Control System) konkretne elementy danych, zgromadzone i przechowywane przez linię lotniczą mogą być skutecznie przesyłane za pośrednictwem tej standaryzowanej struktury komunikacji.

9.25 Umawiające się Państwa, przy pełnym poszanowaniu praw człowieka i podstawowych wolności, są zobowiązane do:

- a) wyraźnego określenia w swoich ramach prawnych i administracyjnych danych PNR, które mają być wykorzystywane w ich operacjach;
- b) wyraźnego określenia celów, do jakich dane PNR mogą być wykorzystywane przez organy, które nie powinny wykraczać poza to, co jest konieczne z punktu widzenia celów, jakie mają zostać osiągnięte, w tym w szczególności celów związanych z bezpieczeństwem granic w celu zwalczania terroryzmu i poważnej przestępczości; oraz
- c) ograniczenia ujawniania danych PNR innym organom; w tym samym państwie lub w innych Umawiających się Państwach, które pełnią funkcje związane z celem, dla którego dane PNR są przetwarzane, w szczególności do celów bezpieczeństwa granic, oraz zapewnienia ochrony porównywalnej z ochroną zapewnianą przez organ ujawniający.

9.26 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

- a) zapobiegania nieuprawnionemu dostępowi do danych PNR, ich ujawnianiu i wykorzystywaniu, oraz zapewnienia, że ich ramy prawne przewidują kary za niewłaściwe wykorzystanie, nieuprawniony dostęp i nieuprawnione ujawnienie;
- b) zapewnienia, że gwarancje stosowane przy gromadzeniu, wykorzystywaniu, przetwarzaniu i ochronie danych PNR mają zastosowanie do wszystkich osób fizycznych bez bezprawnego różnicowania;
- c) podjęcia środków w celu zapewnienia, że osoby fizyczne są informowane o gromadzeniu, wykorzystywaniu, przetwarzaniu i ochronie danych PNR oraz o stosowanych normach prywatności;
- d) podjęcia środków w celu zapewnienia, że operatorzy statków powietrznych informują swoich klientów o przekazywaniu danych PNR;
- e) zapewnienia administracyjnych i sądowych mechanizmów odwoławczych, umożliwiających osobom fizycznym dochodzenie środków zaradczych w przypadku niezgodnego z prawem przetwarzania ich danych PNR przez organy publiczne; oraz
- f) zapewnienia odpowiednich mechanizmów, ustanowionych w ich ramach prawnych i administracyjnych, umożliwiających osobom fizycznym uzyskanie dostępu do swoich danych PNR oraz w razie konieczności zwrócenie się o ich poprawienie, usunięcie lub umieszczenie w nich adnotacji.

9.27 **Zalecenie.** - *Z zastrzeżeniem koniecznych i proporcjonalnych ograniczeń Umawiające się Państwa powinny powiadamiać osoby fizyczne o przetwarzaniu ich danych PNR oraz informować je o przysługujących im prawach i środkach odwoławczych określonych w odpowiednich ramach prawnych i administracyjnych.*

9.28 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

- a) oparcia zautomatyzowanego przetwarzania danych PNR na obiektywnych, precyzyjnych i wiarygodnych kryteriach, które skutecznie wskazują na istnienie ryzyka, nie prowadząc do niezgodnego z prawem różnicowania; oraz
- b) niepodejmowania decyzji skutkujących znaczącymi negatywnymi działaniami mającymi wpływ na interesy prawne osób fizycznych wyłącznie w oparciu o zautomatyzowane przetwarzanie danych PNR.

9.29 Umawiające się Państwa wyznaczają jednego (lub kilka) właściwych organów krajowych, określonych w ich ramach prawnych i administracyjnych, uprawnionych do prowadzenia niezależnego nadzoru nad ochroną danych PNR oraz ustalania, czy dane PNR są gromadzone, wykorzystywane, przetwarzane i chronione z pełnym poszanowaniem praw człowieka i podstawowych wolności.

9.30 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

- a) niewymagania od operatorów statków powietrznych gromadzenia danych PNR, które nie są wymagane jako część ich normalnych procedur operacyjnych, ani nie filtrowania danych przed ich przekazaniem; oraz
- b) niewykorzystywania danych PNR ujawniających pochodzenie rasowe lub etniczne osoby fizycznej, jej poglądy polityczne, przekonania religijne lub filozoficzne, przynależność do związków zawodowych lub dane dotyczące jej zdrowia, życia seksualnego lub orientacji seksualnej, poza wyjątkowymi i bezpośrednimi okolicznościami w celu ochrony żywotnych interesów osoby, której dane dotyczą, lub innej osoby fizycznej. W przypadku przekazania takich informacji Umawiające się Państwa usuwają takie dane tak szybko, jak to możliwe.

9.31 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

- a) zachowania danych PNR przez określony okres czasu, zdefiniowany w ich ramach prawnych i administracyjnych, który jest okresem niezbędnym i proporcjonalnym do celów, do których dane PNR są wykorzystywane;
- b) depersonalizowania zachowanych danych PNR, które umożliwiają bezpośrednią identyfikację osoby, której dane te dotyczą, po upływie ustalonych okresów, które nie wykraczają poza to, co jest konieczne, jak określono w ich krajowych przepisach i politykach, z wyjątkiem przypadków, gdy są one wykorzystywane w związku z możliwym do zidentyfikowania toczącym się postępowaniem, zagrożeniem lub ryzykiem związanym z celami określonymi w pkt 9.25 b);
- c) wykonania ponownej personalizacji lub demaskacji danych PNR wyłącznie w przypadku, gdy są one wykorzystywane w związku z możliwym do zidentyfikowania toczącym się postępowaniem, zagrożeniem lub ryzykiem do celów określonych w pkt 9.25 b); oraz
- d) usuwania lub anonimizowania danych PNR na koniec okresu zatrzymania, z wyjątkiem przypadków, gdy dane te są wykorzystywane w związku z możliwym do zidentyfikowania toczącym się postępowaniem, zagrożeniem lub ryzykiem do celów określonych w pkt 9.25 lit. b).

Uwaga 1. – Depersonalizacja danych PNR polega na zamaskowaniu informacji umożliwiających bezpośrednią identyfikację osoby fizycznej, bez utrudniania wykorzystania danych PNR przez organy ścigania, natomiast anonimizacja danych PNR polega na trwałym usunięciu informacji dotyczących tożsamości osoby z rekordu PNR.

Uwaga 2. – Norma ta nie ma na celu ograniczenia postępowań karnych w Umawiających się Państwach, takich jak dochodzenie, ściganie i procesy karne, związanych z celami określonymi w punkcie 9.25 b).

9.32 Zalecenie. – *Umawiające się państwa powinny zatrzymywać dane PNR przez okres maksymalnie pięciu lat od przekazania danych PNR, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to wymagane w trakcie dochodzenia, ścigania lub postępowania sądowego.*

9.33 Zalecenie. – *Umawiające się państwa powinny dokonać depersonalizacji danych PNR w ciągu sześciu miesięcy od przekazania danych PNR i nie później niż dwa lata po ich przekazaniu.*

**WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 10 – ŁĄCZNOŚĆ LOTNICZA
TOM IV (SYSTEMY DOZOROWANIA I UNIKANIA KOLIZJI)**

ROZDZIAŁ 2. INFORMACJE OGÓLNE

2.1. WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)

.....

2.1.4 Kody odpowiedzi Mode A (impulsy informacyjne)

.....

2.1.4.2. Dla szczególnych celów stosuje się następujące kody Mode A:

2.1.4.2.1. Kod 7700 do rozpoznawania statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie.

2.1.4.2.2. Kod 7600 do rozpoznawania statku powietrznego z awarią radiokomunikacyjną.

2.1.4.2.3. Kod 7500 do rozpoznania statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.

2.1.4.3. Ustanawia się odpowiednie przepisy dotyczące naziemnego sprzętu dekodującego, zapewniające natychmiastowe rozpoznanie kodów 7500, 7600 i 7700 Mode A.

WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 11 – SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

ROZDZIAŁ 2. PRZEPISY OGÓLNE

.....

**2.24 Obsługa statków powietrznych na wypadek
zaistnienia sytuacji nadzwyczajnej**

2.24.1 Statkowi powietrznemu, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że znajduje się w sytuacji nadzwyczajnej, włącznie z zagrożeniem aktem bezprawnej ingerencji, poświęca się maksimum uwagi, udziela pomocy i daje pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi, które mogą wymusić zaistniałe okoliczności.

Uwaga. – W celu zasygnalizowania o stanie zagrożenia, załoga statku powietrznego wyposażonego w łącze transmisji danych i/lub transpondera SSR może:

- a) zastosować Mode A, kod 7700, lub
- b) zastosować Mode A, kod 7500, konkretnie w celu powiadomienia o wystąpieniu bezprawnej ingerencji, i/lub
- c) aktywować odpowiednie możliwości ADS-B lub ADS-C; i/ lub
- d) nadać stosowną depeszę o zagrożeniu – przy użyciu CPDLC (łącza transmisji danych dla łączności kontroler-pilot).

2.24.1.1 **Zalecenie.** – *W łączności między organami ATS i statkami powietrznymi, w przypadku zagrożenia, powinno się uwzględnić czynnik ludzki.*

Uwaga. – *Materiał przewodni dotyczący czynnika ludzkiego można znaleźć w Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (Doc 9683).*

2.24.2 W przypadku zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego lub przypuszczeń, że może do niego dojść, organy ATS niezwłocznie odpowiadają na żądania tego statku. Kontynuuje się nadawanie stosownych informacji dotyczących bezpieczeństwa wykonywania lotu i podejmuje się działania niezbędne do przyspieszenia wszystkich etapów lotu, a w szczególności do bezpiecznego lądowania statku powietrznego.

2.24.3 W przypadku zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego lub przypuszczeń, że może do niego dojść, organy ATS, zgodnie z lokalnymi procedurami, niezwłocznie powiadamiają właściwy organ wyznaczony przez Państwo i wymieniają niezbędne informacje z operatorem lub jego wyznaczonym przedstawicielem.

Uwaga 1. – *Błądzący lub niezidentyfikowany statek powietrzny może być uznany za statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnej ingerencji. Patrz 2.25.1.3.*

Uwaga 2. – *Procedury dotyczące postępowania z błądzącymi lub niezidentyfikowanymi statkami powietrznymi zawarte są w punkcie 2.25.1.*

Uwaga 3. – *Bardziej szczegółowe procedury dotyczące do aktów bezprawnej ingerencji zawarte są w PANS-ATM (Doc 4444), Rozdział 15, punkt 15.1.3.*

.....

ROZDZIAŁ 5. SŁUŻBA ALARMOWA

5.1 Zastosowanie

5.1.1 Służbę alarmową zapewnia się:

- a) wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniana jest służba kontroli ruchu powietrznego,
- b) w miarę możliwości, wszystkim innym statkom powietrznym, które złożyły plan lotu lub o których organy służb ruchu lotniczego zostały zawiadomione, i
- c) wszelkim statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.

.....

5.2 Powiadamianie ratowniczych centr koordynacyjnych

5.2.1 Bez uszczerbku dla innych okoliczności, które mogłyby uzasadniać konieczność takiego zawiadomienia, organy służb ruchu lotniczego, z wyjątkiem przypadku omówionego w punkcie 5.5.1, niezwłocznie powiadamiają ratownicze centra koordynacyjne o statku powietrznym uznawanym za znajdujący się w sytuacji nadzwyczajnej, stosując poniższe zasady:

.....

b) *Faza alertu*, gdy:

- 1) po fazie niepewności kolejne próby nawiązania łączności ze statkiem powietrznym lub zapytania skierowane do innych odpowiednich źródeł nie przyczyniły się do uzyskania jakichkolwiek wiadomości o statku powietrznym, lub
- 2) statek powietrzny uzyskał zezwolenie na lądowanie i nie wylądował w ciągu 5 minut po przewidywanym czasie lądowania, a łączność z nim nie została wznowiona, lub
- 3) otrzymane informacje wskazują, że sprawność eksploatacyjna statku powietrznego zmniejszyła się, aczkolwiek nie do takiego stopnia, by zaistniało prawdopodobieństwo przymusowego lądowania,

chyba, że istnieje dowód, który zmniejsza obawę co do bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób znajdujących się na jego pokładzie, lub gdy

- 4) wiadomo lub przypuszcza się, że statek powietrzny jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji;

.....

5.5 Informacje dla operatora

5.5.1 Jeżeli ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej zdecyduje, że statek powietrzny jest w fazie niepewności lub alertu, to, jeśli jest to praktycznie możliwe, zawiadamia o tym operatora statku powietrznego przed zaalarmowaniem ratowniczego centrum koordynacyjnego.

Uwaga. – Jeżeli statek powietrzny znajduje się w fazie niebezpieczeństwa, niezwłocznie powiadamia się o tym ratownicze centrum koordynacyjne zgodnie z punktem 5.2.1.

5.5.2 Wszelkie informacje przekazane ratowniczym centrům koordynacji przez ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej, jeśli tylko jest to możliwe, są niezwłocznie przekazywane operatorowi statku powietrznego.

5.6 Informacje dla statków powietrznych znajdujących się w pobliżu zagrożonego statku powietrznego

5.6.1 Jeśli organ służb ruchu lotniczego stwierdzi, że statek powietrzny znajduje się w stanie zagrożenia, poinformuje jak najwcześniej o rodzaju zagrożenia inne statki powietrzne, o których wiadomo, że znajdują się w pobliżu tego statku, z wyjątkiem przypadku, o którym mowa w punkcie 5.6.2.

5.6.2 Jeśli organ służb ruchu lotniczego wie lub przypuszcza, że statek powietrzny jest zagrożony aktem bezprawnej ingerencji, to w korespondencji ATS powietrze-ziemia nie podaje się żadnych wzmianek o charakterze zagrożenia, dopóki nie było o tym wzmianki w meldunku z zagrożonego statku powietrznego i jeśli nie ma pewności, że taka wzmianka nie pogorszy sytuacji.

**WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 13 –
BADANIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW STATKÓW POWIETRZNYCH**

ROZDZIAŁ 5. BADANIE

.....

ORGANIZACJA I PROWADZENIE BADANIA

.....

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA
PROWADZĄCEGO BADANIE**

.....

Informowanie organów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa

5.11 Jeżeli w trakcie badania wypadku zostanie stwierdzone lub pojawi się podejrzenie, że zaistniał akt bezprawnej ingerencji, to prowadzący badanie wypadku niezwłocznie podejmuje działania mające na celu poinformowanie organów odpowiedzialnych za ochronę lotnictwa zainteresowanego Państwa (zainteresowanych Państw).

**WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 14 – LOTNISKA,
TOM I – PROJEKTOWANIE I EKSPLOATACJA LOTNISK**

ROZDZIAŁ 3. CHARAKTERYSTYKA FIZYCZNA

.....

Odizolowane stanowisko postoj statku powietrznego

3.14.1 Wyznacza się odizolowane stanowisko postoj statku powietrznego lub lotniskowy organ kontroli ruchu lotniczego informowany jest o wyznaczonym obszarze lub obszarach przeznaczonych do ustawienia statku powietrznego, co do którego zachodzi podejrzenie, że stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji lub który z innych powodów wymaga odizolowania od normalnej działalności lotniska.

3.14.2 **Zalecenie.** – *Odizolowane stanowisko postoj statku powietrznego powinno być usytuowane tak daleko jak to jest praktycznie możliwe, jednak nie bliżej niż 100 m od innych stanowisk postojowych statków powietrznych, budynków lub publicznie dostępnych stref itd. Należy zwracać uwagę, aby odizolowane stanowisko nie było umieszczone nad instalacjami podziemnymi, takimi jak instalacje gazowe czy paliwowe, ani też, jeżeli to możliwe, nad kablami energetycznymi lub kablami telekomunikacyjnymi.*

ROZDZIAŁ 5. WIZUALNE POMOCE NAWIGACYJNE

.....

5.3 Światła

.....

5.3.23 Oświetlenie płyt postojowych (patrz również punkt 5.3.17.1 i 5.3.18.1)

Zastosowanie

5.3.24.1 **Zalecenie.** – Oświetlenie płyty powinno być instalowane na płycie postojowej, płaszczyźnie do odładzania/zapobiegania oblodzeniu oraz na wyznaczonym, odizolowanym stanowisku postojowym, które mają być używane w nocy.

Uwaga 1. – Jeżeli płaszczyzna do odładzania/zapobiegania oblodzeniu jest usytuowana w bliskim sąsiedztwie drogi startowej, a zastosowanie stałego oświetlenia mogłoby wprowadzać w błąd pilotów, należy rozważyć zastosowanie innych sposobów oświetlenia tej płaszczyzny.

Uwaga 2. – Informacje o wyznaczaniu odizolowanego stanowiska statku powietrznego zawarte są w punkcie 3.14.

Uwaga 3. – Podręcznik Projektowania Lotnisk, Część 4 (Doc 9157) zawiera wytyczne dotyczące oświetlenia płyt postojowych.

.....

ROZDZIAŁ 8. SYSTEMY ELEKTRYCZNE

8.1 Systemy elektryczne zasilające urządzenia nawigacyjne

.....

Zastosowanie

.....

8.1.10 **Zalecenie.** – W przypadku awarii podstawowego źródła zasilania, następującym urządzeniom na lotnisku powinno zapewnić się rezerwowe źródło zasilania:

.....

e) oświetlenie niezbędne w kontekście ochrony, jeżeli spełnia wymagania punktu 9.11;

.....

ROZDZIAŁ 9. LOTNISKOWE SŁUŻBY OPERACYJNE, WYPOSAŻENIE I INSTALACJE

9.1 Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia

Informacje ogólne

Uwaga wstępna. – Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku jest procesem polegającym na przygotowaniu lotniska do sprostania sytuacji zagrożenia powstałej na nim lub w jego sąsiedztwie. Celem planowania działań w sytuacjach zagrożenia jest zminimalizowanie skutków sytuacji wyjątkowej, zwłaszcza w zakresie ratowania życia ludzkiego oraz utrzymania operacji lotniczych. Lotniskowy plan działania w sytuacjach zagrożenia zawiera procedury koordynacji działań różnych służb i organów lotniskowych oraz instytucji i podmiotów działających w środowisku lokalnym, które mogłyby być pomocne w reagowaniu na sytuację zagrożenia. Wytyczne mające na celu wspomaganie właściwego organu w opracowaniu planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku zawarte są w „Podręczniku Służb Portu Lotniczego”, Część 7 (Doc 9137).

9.1.1 Plan działania w sytuacjach zagrożenia lotniska opracowywany jest współmiernie do rodzaju operacji wykonywanych przez statki powietrzne oraz innych rodzajów działalności prowadzonych na lotnisku.

9.1.2 Plan działania w sytuacjach zagrożenia zapewnia koordynację działań podejmowanych w sytuacji zagrożenia występującej na lotnisku lub w jego sąsiedztwie.

Uwaga 1. – Przykładami sytuacji zagrożenia są: zagrożenie dla statku powietrznego, sabotaż – włącznie z groźbą użycia bomby, bezprawne przejęcie statku powietrznego, incydenty związane z materiałami niebezpiecznymi, pożary budynków, katastrofy naturalne oraz sytuacje nadzwyczajne związane z zagrożeniami dla zdrowia publicznego.

.....

9.1.3 Plan działania w sytuacjach zagrożenia zapewnia uczestnictwo lub koordynację działań wszystkich organów, które w opinii właściwych władz, mogłyby służyć pomocą w reagowaniu na sytuację zagrożenia.

Uwaga 1. – Przykłady ww. organów to:

- na lotnisku: organy kontroli ruchu lotniczego, służby ratowniczo-gaśnicze, administracja lotniska, służby medyczne i sanitarne, przewoźnicy lotniczy, służba ochrony lotniska i policja;
- poza lotniskiem: straż pożarna, policja, organy odpowiedzialne za służbę zdrowia (w tym służby medyczne, szpitale, pogotowie ratunkowe, placówki publicznej służby zdrowia) oraz jednostki wojskowe, straż graniczna lub straż przybrzeżna.

.....

9.1.4 **Zalecenie.** – Plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien w razie potrzeby zapewniać współpracę i koordynację z ratowniczym centrum koordynacji.

9.1.5 **Zalecenie.** – Plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien zawierać przynajmniej następujące elementy:

- a) rodzaje sytuacji zagrożenia, dla których się go sporządza;
- b) organy zaangażowane w realizację planu;

- c) odpowiedzialność i zadania każdego organu, centrum operacyjne sytuacji zagrożenia oraz stanowisko dowodzenia dla każdego rodzaju sytuacji zagrożenia;
- d) nazwy i numery telefonów służbowych ww. organów lub dane kontaktowe osób, które należy powiadamiać w poszczególnych przypadkach zagrożenia; oraz
- e) mapę lotniska z przyległymi terenami, z naniesioną siatką kwadratów.

.....

Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia oraz ruchome stanowisko dowodzenia

9.1.7 **Zalecenie.** – Podczas sytuacji zagrożenia, powinno być dostępne stale centrum operacyjne do kierowania działaniami w sytuacjach zagrożenia oraz mobilne stanowisko dowodzenia.

9.1.8 **Zalecenie.** – Stale centrum operacyjne sytuacji zagrożenia powinno być częścią obiektów lotniskowych i powinno być odpowiedzialne za całościową koordynację i ogólne kierowanie działaniami w sytuacji zagrożenia.

9.1.9 **Zalecenie.** – Mobilne stanowisko dowodzenia powinno być w stanie w razie potrzeby przemieścić się bardzo szybko na miejsce zaistnienia sytuacji zagrożenia oraz powinno ono zapewnić na miejscu koordynację działań wszystkich organów reagujących na zagrożenie.

9.1.10 **Zalecenie.** – Powinno się wyznaczyć osobę, która będzie sprawowała kontrolę nad stałym centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia oraz, w razie potrzeby, inną osobę do kontroli stanowiska dowodzenia.

System łączności

9.1.11 **Zalecenie.** – Powinno się zainstalować odpowiedni system łączności, zapewniający łączność pomiędzy stałym centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia i stanowiskiem dowodzenia oraz z uczestniczącymi organami, zgodnie z planem działania w sytuacjach zagrożenia oraz w zgodzie ze szczególnymi wymogami lotniska.

Lotniskowe ćwiczenia sytuacji zagrożenia

9.1.12 Plan działania w sytuacjach zagrożenia zawiera procedury mające na celu okresowe testowanie aktualności planu oraz ocenę uzyskanych rezultatów dla poprawy jego skuteczności.

Uwaga. – Plan powinien uwzględniać wszystkie uczestniczące organy wraz z odpowiednim wyposażeniem.

9.1.13 Plan jest okresowo sprawdzany poprzez prowadzenie:

- a) kompleksowych lotniskowych ćwiczeń sytuacji zagrożenia, organizowanych nie rzadziej niż co dwa lata; oraz częściowych ćwiczeń sytuacji zagrożenia w kolejnym roku w celu upewnienia się, że wszelkie uchybienia stwierdzone podczas ćwiczeń kompleksowych zostały usunięte; lub
- b) serie testów modułowych przeprowadzanych w pierwszym roku, składających się z kompleksowego ćwiczenia sytuacji zagrożenia w odstępach czasowych nieprzekraczających trzech lat;

oraz poddawany jest przeglądowi po przeprowadzonych ćwiczeniach lub po zaistnieniu każdej rzeczywistej sytuacji zagrożenia, w celu usunięcia wszelkich uchybień stwierdzonych podczas ćwiczeń lub w trakcie rzeczywistej sytuacji zagrożenia.

Uwaga 1. – Celem ćwiczeń kompleksowych jest zapewnienie adekwatności planu w kontekście rozwiązywania różnego rodzaju sytuacji zagrożenia. Celem ćwiczeń częściowych jest zapewnienie adekwatności reagowania przez poszczególne organy uczestniczące oraz poszczególnych elementów planu, takich jak system łączności. Celem ćwiczeń modułowych jest umożliwienie skoncentrowania wysiłków na poszczególnych elementach opracowanych planów reagowania na sytuacje zagrożenia.

Uwaga 2. – Wytyczne na temat planowania działań w sytuacji zagrożenia na lotnisku zawarte są w „Podręczniku służb portu lotniczego” (Doc 9137) Część 7.

.....

9. 10 Ogrodzenie

Zastosowanie

.....

9.10.2 Lotnisko posiada ogrodzenie lub inną odpowiednią barierę w celu zapobiegania nieumyślnemu lub zamierzonemu dostępowi osób nieupoważnionych do strefy niepublicznej lotniska.

Uwaga 1. – Dotyczy to przepustów, kanałów, tuneli itp., w celu zapobiegania dostępowi.

Uwaga 2. – W celu zapobiegania dostępowi osób nieupoważnionych do dróg startowych i dróg kołowania krzyżujących się z drogami publicznymi mogą być wymagane specjalne środki.

9.10.3 Zapewnia się odpowiednie środki ochrony w celu zapobiegania nieumyślnemu lub zamierzonemu dostępowi osób nieupoważnionych do urządzeń i instalacji naziemnych znajdujących się poza lotniskiem, mających kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego zlokalizowanego poza lotniskiem.

Lokalizacja

9.10.4 Ogrodzenie lub bariera muszą być umieszczone tak, by oddzielały pole ruchu naziemnego i inne obiekty lub strefy na lotnisku istotne dla bezpieczeństwa operacji statków powietrznych, od stref posiadających dostęp publiczny.

9.10.5 **Zalecenie.** – *Jeśli uważa się większy poziom ochrony za niezbędny, po obu stronach ogrodzenia lub bariery powinno się zapewnić wolną przestrzeń w celu ułatwienia pracy patrolom oraz utrudnienia jej przekraczania. Powinno się rozważyć wybudowanie drogi wewnętrznej wzdłuż ogrodzenia lotniska dla celów zarówno porządkowych, jak i patroli ochrony.*

9.11 Oświetlenie w kontekście ochrony

Zalecenie. – *Na lotnisku, na którym uznaje się to za pożądane w kontekście ochrony, ogrodzenie lub inna bariera przeznaczone do ochrony międzynarodowego lotnictwa cywilnego i jego obiektów, powinny być oświetlone na minimalnym podstawowym poziomie. Należy zwrócić uwagę na to, by światła były rozmieszczone tak, aby oświetlenie obejmowało strefy po obu stronach ogrodzenia lub bariery, w szczególności w punktach dostępu do lotniska.*

**WYCIĄG Z ZAŁĄCZNIKA 18 – BEZPIECZNY TRANSPORT MATERIAŁÓW
NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ POWIETRZNĄ**

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

2.2 Instrukcje Techniczne dotyczące materiałów niebezpiecznych

2.2.1. Każde z Umawiających się Państw podejmie niezbędne środki w celu osiągnięcia zgodności ze szczegółowymi postanowieniami zawartymi w Instrukcjach Technicznych. Każde z Państw Umawiających się podejmie także niezbędne środki w celu osiągnięcia zgodności z każdą zmianą w Instrukcjach Technicznych, która mogłaby być opublikowana w trakcie określonego czasu stosowania danego wydania Instrukcji Technicznych.

2.2.2. **Zalecenie** – Każde z Państw Umawiających się powinno informować ICAO o trudnościach napotykanym w stosowaniu Instrukcji Technicznych oraz o wszelkich zmianach, których wprowadzenie do nich byłoby pożądane.

.....

ROZDZIAŁ 10. PROGRAMY SZKOLENIA

10.1. Opracowanie programów szkolenia

Programy szkolenia z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych są opracowywane i aktualizowane zgodnie z postanowieniami zawartymi w Instrukcjach Technicznych.

**ROZDZIAŁ 13. PRZEPISY DOTYCZĄCE OCHRONY
MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH**

Każde Umawiające się Państwo ustanawia środki ochrony materiałów niebezpiecznych, dotyczące nadawców, operatorów i inne osoby zaangażowane w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, jakie mają być stosowane w celu minimalizowania zjawiska kradzieży lub niewłaściwego zastosowania materiałów niebezpiecznych, co może stanowić zagrożenie dla ludzi, mienia i środowiska. Środki te powinny być zgodne z przepisami określonymi w innych Załącznikach oraz Instrukcjach Technicznych.

**WYCIĄG Z DOKUMENTU 9284 – INSTRUKCJE TECHNICZNE BEZPIECZNEGO
TRANSPORTU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ LOTNICZĄ POWIETRZNĄ
(Doc 9284)**

Część 1. INFORMACJE OGÓLNE

.....

ROZDZIAŁ 4. SZKOLENIE

Na fragmenty tego Rozdziału mają wpływ przyjęte przez Państwa przepisy, inne niż zawarte w Instrukcjach Technicznych (ang. State Variations) AE 2, BR 7, CA 11, HK 1, OM 2, VE 5, VE 6; zob. Tabela A-1.

Uwaga. – W przypadkach, w których zastosowanie przepisów szczegółowych zawartych w niniejszym rozdziale może różnić się od poprzedniej wersji instrukcji technicznych (np. ocena zamiast testu sprawdzającego zrozumienie lub zastosowanie aspektów szkolenia określonych w tabeli 1-4), przepisy szkoleniowe zawarte w części 1; 4 Edycji z lat 2016-2020 znajdują się w Załączniku 4 i mogą być stosowane do 31 grudnia 2022 r.

4.1. PROGRAMY SZKOLENIA W ZAKRESIE MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Uwaga – Program szkolenia obejmuje takie elementy, jak metodologia projektowania, ocena, szkolenie wstępne i okresowe, kwalifikacje i kompetencje instruktora, dokumentacja szkoleniowa oraz ocena skuteczności szkolenia.

4.1.1 *Pracodawca zatrudniający personel pełniący funkcje mające na celu zapewnienie, że towary niebezpieczne przewożone są zgodnie z niniejszymi Instrukcjami, musi ustanowić i utrzymywać program szkoleniowy dotyczący towarów niebezpiecznych.*

Uwaga 1. – Strategia zapewnienia, że personel jest kompetentny do pełnienia funkcji, za które jest odpowiedzialny, ujęta jest w Wytycznych dotyczących strategii opartej na kompetencjach do szkolenia i oceny towarów niebezpiecznych (Doc 10147).

Uwaga 2. – Pracownicy ochrony zaangażowani w kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i załogi oraz ich bagażu i ładunku lub poczty, są zobowiązani do przejścia szkolenia niezależnie od tego czy operator, z którym pasażer lub ładunek ma być przewożony, przewozi towary niebezpieczne jako ładunek.

4.1.2 Wszyscy operatorzy muszą utworzyć program szkolenia dotyczący materiałów niebezpiecznych, niezależnie od tego, czy są one zatwierdzone do przewozu materiałów niebezpiecznych jako ładunku.

4.1.3 Szkolenia przygotowujące mogą zostać opracowane i dostarczone przez lub dla pracodawcy.

**WYCIĄG Z PROCEDUR SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ –
ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM (DOC 4444)**

ROZDZIAŁ 5. MINIMA I METODY SEPARACJI

.....

5.2. OGÓLNE PRZEPISY DOTYCZĄCE SEPARACJI RUCHU KONTROLOWANEGO

.....

5.2.1.3. Separacje większe niż określone minima powinny być stosowane wtedy, gdy wyjątkowe okoliczności, takie jak bezprawna ingerencja lub problemy nawigacyjne wymagają szczególnych środków ostrożności. Należy uczynić to ze stosownym uwzględnieniem wszystkich istotnych czynników tak, by uniknąć utrudnienia przepływu ruchu lotniczego przez stosowanie nadmiernych separacji.

Uwaga.— Bezprawna ingerencja względem statku powietrznego stanowi szczególny przypadek, który może wymagać stosowania separacji większych niż określone minima pomiędzy statkiem powietrznym będącym przedmiotem bezprawnej ingerencji a innymi statkami powietrznymi.

.....

**ROZDZIAŁ 15. PROCEDURY W ODNIESIENIU DO SYTUACJI ZAGROŻEŃ,
UTRATY ŁĄCZNOŚCI I SYTUACJI KRYZYSOWYCH**

15.1 PROCEDURY STOSOWANE W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

5.1.1 Informacje ogólne

15.1.1.1 Różnorodne okoliczności towarzyszące każdej sytuacji zagrożenia uniemożliwiają opracowanie dokładnych, szczegółowych procedur, jakie należy stosować. Procedury zaprezentowane poniżej stanowią ogólne wytyczne dedykowane personelowi służb ruchu lotniczego. Organy kontroli ruchu lotniczego realizują pełną koordynację działań pomiędzy sobą, a personel wykorzystuje swoją najlepszą wiedzę w zakresie radzenia sobie z sytuacjami zagrożenia.

Uwaga 1.— Dodatkowe procedury do stosowania w sytuacjach zagrożenia i sytuacjach kryzysowych podczas stosowania systemu dozoru ATS zawarte są w Rozdziale 8, punkt 8.8.1.

Uwaga 2.— Jeżeli pilot statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia otrzymał wcześniej od ATC polecenie włączenia ściśle określonego kodu i/lub określonego trybu ADS-B dla sytuacji zagrożenia, z reguły kontynuuje się stosowanie tego kodu lub/i tego trybu, chyba że w szczególnych okolicznościach pilot podejmie inną decyzję lub otrzyma inne polecenie. Jeśli ATC nie zażąda ustawienia odpowiedniego kodu, to pilot powinien ustawić na transponderze Mode A, Kod 7700.

Uwaga 3. – Niektóre statki powietrzne wyposażone w awionikę ADS-B pierwszej generacji posiadają zdolność transmitowania jedynie ogólnego alertu zagrożenia, niezależnie od kodu wybranego przez pilota.

Uwaga 4. – Niektóre statki powietrzne wyposażone w awionikę AD-B pierwszej generacji nie posiadają zdolności „squawking IDENT” w sytuacji zagrożenia i/lub gdy wybrany jest tryb „pilne” (ang. urgency mode).

15.1.1.2. Gdy statek powietrzny zgłasza zagrożenie, organ ATS powinien podjąć odpowiednie następujące działania:

- a) o ile załoga nie udzieliła jasnej informacji bądź nie było to wcześniej wiadome, podjąć wszelkie niezbędne kroki w celu ustalenia identyfikacji i typu statku powietrznego, rodzaju zagrożenia, zamiarów załogi lotniczej, jak również pozycji i poziomu statku powietrznego;
- b) podjąć decyzję o udzieleniu najbardziej właściwego rodzaju pomocy, która może zostać udzielona;
- c) skorzystać z pomocy innego organu ATS lub innych służb, które mogą udzielić pomocy statkowi powietrznemu;
- d) dostarczyć załodze lotniczej wszelkich żądanych informacji, jak również wszelkich dodatkowych istotnych informacji, takich jak szczegóły dotyczące odpowiednich lotnisk, minimalnych bezpiecznych wysokości, informacji o pogodzie;
- e) uzyskać od operatora lub załogi lotniczej takich informacji, które mogą być istotne, tj.: liczba osób na pokładzie, ilość pozostałego paliwa, ewentualna obecność materiałów niebezpiecznych i rodzaj tych materiałów; oraz
- f) powiadomić właściwe organy ATS i właściwe organy zgodnie z wytycznymi lokalnych instrukcji.

15.1.1.3. W miarę możliwości należy unikać zmian częstotliwości radiowych i kodu SSR i należy tego dokonywać tylko w przypadku, gdy lub jeśli może to zapewnić statkowi powietrznemu lepszą obsługę. Instrukcje dotyczące manewrowania statkiem powietrznym z uszkodzonym silnikiem należy ograniczyć do niezbędnego minimum. W stosownych przypadkach należy powiadomić o zaistniałych okolicznościach inne statki powietrzne wykonujące operacje w pobliżu zagrożonego statku powietrznego.

Uwaga. – Załoga lotnicza zwróci się z prośbą o informacje zawarte w punktach 15.1.1.2 e) jedynie wówczas, gdy ich uzyskanie jest niemożliwe od operatora lub z innych źródeł i informacje te będą się ograniczały do niezbędnego minimum.

15.1.2. Pierwszeństwo

Statek powietrzny, o którym wiadomo lub który uznaje się za znajdujący się w sytuacji zagrożenia, włącznie z bezprawną ingerencją, ma pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi.

15.1.3. Bezprawna ingerencja i zagrożenie bombowe statku powietrznego

15.1.3.1. Personel służby ruchu lotniczego przygotowany jest to rozpoznawania wszelkich oznak świadczących o tym, że statek powietrzny stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji.

15.1.3.2 przypadku każdego przypuszczenia, statek powietrzny stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji oraz gdy brak jest automatycznego zobrazowania Kodu 7500 Mode A i Kodu 7700 SSR, kontroler lotniczy podejmuje próbę weryfikacji wszelkich podejrzeń poprzez ustawienie dekodera radaru wtórnego na Mode A Kod 7500, a następnie na Kod 7700.

Uwaga. – Oczekuje się, że statek powietrzny wyposażony w transponder radaru wtórnego będzie miał transponder ustawiony na Mode A Kod 7500, by zasygnalizować, że stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji. Statek powietrzny może mieć transponder ustawiony na Mode A Kod 770 w celu zasygnalizowania, że grozi mu poważne i nieuniknione niebezpieczeństwo oraz że wymaga natychmiastowej pomocy. Statek powietrzny wyposażony w inne nadajniki systemu dozoru radarowego, włącznie z ADS-B i ADS-C, może przysyłać sygnał o zagrożeniu i/lub pilnej potrzebie za pomocą wszystkich dostępnych środków.

15.1.3.3. W przypadku posiadanej wiedzy lub przypuszczeń, że statek powietrzny stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, lub otrzymania informacji o zagrożeniu wybuchem bomby na pokładzie statku powietrznego, organy ATS niezwłocznie podejmują próbę odpowiedzi na żądania lub przewidywane potrzeby dowódcy statku powietrznego, włącznie z prośbami o podanie istotnych informacji dotyczących urządzeń żeglugi powietrznej, procedur i obsługi na trasie przelotu oraz na każdym lotnisku zamierzonego lądowania, a także podejmują działania niezbędne do przyspieszenia realizacji wszystkich faz lotu.

15.1.3.3.1 Organy ATS również:

- a) przesyłają i kontynuują przesyłanie informacji dotyczących bezpiecznego wykonywania lotu, bez oczekiwania na odpowiedź statku powietrznego;
- b) monitorują i planują przebieg lotu z wykorzystaniem dostępnych środków oraz koordynują przekazywanie kontroli z przyległymi organami ATS bez żądania transmisji lub innych odpowiedzi ze strony statku powietrznego, chyba że pozostaje zachowana łączność ze statkiem powietrznym;
- c) informuje i kontuuje informowanie właściwych organów ATS, włącznie z organami sąsiadujących FIR-ów, które mogą być zainteresowane postępowaniem lotu;

Uwaga. – Stosując ten przepis należy wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, które mogą mieć wpływ na postępowanie lotu, włącznie z zapasem paliwa i możliwością niespodziewanych zmian trasy lotu oraz destynacji. Celem takiego działania jest dostarczenie każdemu organowi ATS, możliwie z największym wyprzedzeniem w danych okolicznościach, stosownych informacji dotyczących przewidywanego lub możliwego wlotu statku powietrznego do obszaru znajdującego się w granicach odpowiedzialności tych organów.

- d) powiadamiają:
 - 1) operatora lub jego wyznaczonego przedstawiciela;
 - 2) właściwe ratownicze centrum koordynacyjne, zgodnie z właściwymi procedurami alarmowymi;
 - 3) właściwy organ wyznaczony przez Państwo;

Uwaga. – Przyjmuje się, że wyznaczony organ odpowiedzialny za ochronę i/lub operator zawiadomią następnie inne zainteresowane podmioty zgodnie z ustalonymi wcześniej procedurami.

- e) uczestniczą w transmisji stosownych depech dotyczących okoliczności związanych z bezprawą ingerencją pomiędzy statkiem powietrznym a wyznaczonymi organami.

Uwaga. – Do depech tych zalicza się między innymi: początkowe komunikaty informujące o zaistnieniu incydentu; depeche aktualizujące informacje o incydencie; depeche zawierające decyzje podjęte przez właściwych decydentów; depeche informujące o przekazaniu odpowiedzialności; depeche informujące o przejęciu odpowiedzialności; depeche wskazujące, że dany podmiot nie uczestniczy dalej w incydencie; oraz depeche kończące incydent.

15.1.3.4. W przypadku otrzymania informacji o podłożeniu bomby lub innego urządzenia wybuchowego na pokładzie danego statku powietrznego stosowane są dodatkowe, niżej wymienione procedury. Po otrzymaniu informacji o zagrożeniu organ ATS:

- a) jeśli posiada łączność ze statkiem powietrznym, niezwłocznie powiadamia załogę lotniczą o zagrożeniu i okolicznościach związanych z tym zagrożeniem; lub
- b) jeśli nie posiada łączności ze statkiem powietrznym, powiadamia załogę lotniczą za pomocą możliwie najszybszych środków za pośrednictwem innych organów ATS lub innych kanałów.

15.1.3.5. Organ ATS posiadający łączność ze statkiem powietrznym upewnia się co do zamiarów załogi lotniczej i o zamiarach tych powiadamia inne organy ATS, które mogą być zainteresowane tym lotem.

15.1.3.6. Statek powietrzny obsługiwany jest w możliwie skuteczny i sprawny sposób, przy wykluczeniu na ile jest to możliwe, ryzyka związanego z zagrożeniem bezpieczeństwa innych statków powietrznych, personelu i instalacji naziemnych.

15.1.3.7. Statkowi powietrznemu w trakcie lotu niezwłocznie wydaje się zezwolenie na lot do nowego portu docelowego. Każda prośba załogi lotniczej o zezwolenie na wznoszenie się lub zniżanie w celu wyrównania lub zmniejszenia różnic między ciśnieniem zewnętrznym a ciśnieniem w kabinie akceptowana jest tak szybko, jak to tylko możliwe.

15.1.3.8. Statkowi powietrznemu znajdującemu się na ziemi poleca się pozostawanie w miarę możliwości jak najdalej od innych statków powietrznych i instalacji oraz by w razie konieczności opuścić drogę startową. Statek powietrzny powinien zostać poinstruowany do odkołowania na wyznaczone lub odizolowane miejsce postojowe zgodnie z lokalnymi instrukcjami. W przypadku gdy załoga lotnicza nakazuje personelowi i pasażerom natychmiastowe opuszczenie pokładu statku powietrznego, inne statki powietrzne, pojazdy i personel powinny znajdować się w bezpiecznej odległości od statku zagrożonego powietrznego.

15.1.3.9. Organy ATS nie udzielają załodze lotniczej żadnych rad ani sugestii w kwestii działań podejmowanych przez załogę lotniczą w odniesieniu do urządzenia wybuchowego.

15.1.3.10. Statek powietrzny, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji, lub który z innych przyczyn wymaga odizolowania od normalnej działalności lotniska, kieruje się na wyznaczone odizolowane miejsce postojowe. Jeśli odizolowane miejsce postojowe nie zostało wyznaczone lub gdy miejsce to nie jest dostępne, statek powietrzny kieruje się na miejsce znajdujące się w strefie lub strefach wybranych na podstawie wcześniejszego porozumienia z władzami lotniska. Zgoda na odkołowanie określa trasę kołowania do miejsca postojowego. Trasa ta wybierana jest w sposób mający na celu zminimalizowanie zagrożenia bezpieczeństwa ludzi, innych statków powietrznych i instalacji na lotnisku.

Uwaga. – Patrz Załącznik 14, Tom I, Rozdział 3.

**WYCIĄG Z PROCEDUR SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ –
OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH (DOC 8168), TOM III -
PROCEDURY OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH**

Dział 4

**PROCEDURY UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA WTÓRNEGO RADARU DOZOROWANIA (SSR)
PROCEDURY OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH**

Rozdział 1

DZIAŁANIE TRANSPONDERÓW

.....

1.4 PROCEDURY STOSOWANE W PRZYPADKU SYTUACJI ZAGROŻENIA

Pilot statku powietrznego znajdującego się w sytuacji zagrożenia ustawia transponder na Mode A Kod 7700 o ile wcześniej organ ATC nie polecił pilotowi ustawienia transpondera na inny określony kod. W tym drugim przypadku, pilot w dalszym ciągu stosuje podany kod, o ile organ ATC nie zaleci inaczej. Jednakże, pilot może wybrać Mode A Kod 7700 kiedy tylko zaistnieje określona przyczyna wskazująca, że będzie to najlepsze rozwiązanie.

.....

**1.6 BEZPRAWNA INGRENCA WOBEC STATKU POWIETRZNEGO
W TRAKCIE LOTU**

1.6.1 Jeśli statek powietrzny w trakcie lotu stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji, dowódca tego statku powietrznego podejmuje próbę ustawienia transpondera na Mode A Kod 7500 celem zasygnalizowania o zaistniałej sytuacji. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, zamiast powyższego należy użyć Kodu 7700.

1.6.2 Jeśli pilot użył Mode A Kod 7500, a organ ATC poprosił o potwierdzenie tego kodu (zgodnie z punktem 1.1.5), pilot, w zależności od okoliczności, potwierdza lub pozostawia prośbę bez odpowiedzi.

Uwaga. — Jeżeli pilot nie odpowiada, organ ATC uznaje za potwierdzenie, że użycie Kodu 7500 nie jest nieumyślnym wybraniem błędnego kodu.

— **KONIEC** —