



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 25 listopada 2011 r.

Nr 18

TREŚĆ:
Poz.

OBWIESZCZENIE

109 – Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 listopada 2011 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 1835

109

OBWIESZCZENIE NR 14 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 listopada 2011 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia Załącznik 17 – „Ochrona” (wyd. dziewiąte), obejmujący poprawki od 1 do 12 – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie

cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015 i Nr 171, poz. 1016.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

*Załącznik do Obwieszczenia nr 14
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 21 listopada 2011 r.*

**Międzynarodowe Normy
i Zalecane Metody Postępowania**



**Załącznik 17
do Konwencji
o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym**

Ochrona

**Ochrona międzynarodowego lotnictwa
cywilnego przed Aktami Bezprawnej
Ingerencji**

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie poprawki przyjęte przez Radę przed 18 listopada 2010 r. i zastępuje, od dnia 1 lipca 2011 r., wszystkie wcześniejsze wydania Załącznika 17.

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

Wydanie dziewiąte
Marzec 2011

**Organizacja Międzynarodowego
Lotnictwa Cywilnego**

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

999 University Street, 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 Ósme 2006

Wydanie Dziewiąte 2011

Załącznik 17, Ochrona -

Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji

Numer Porządkowy AN 17

ISBN 978-92-9231-764-5

© ICAO 2011

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.

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. Sprzęt, badania i rozwój.....	2-2
ROZDZIAŁ 3. Organizacja.....	3-1
3.1. Organizacja krajowa i właściwa władza.....	3-1
3.2. Operacje w porcie lotniczym.....	3-2
3.3. Operatorzy statków powietrznych.....	3-2
3.4. Kontrola jakości.....	3-2
3.5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.....	3-3
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.....	4-2
4.6. Środki ochrony w odniesieniu do ładunku, poczty i innych towarów.....	4-3
4.7. Środki ochrony w odniesieniu do specjalnych kategorii pasażerów.....	4-4
4.8. Środki ochrony w odniesieniu do terenu użytkowego lotniska.....	4-4
4.9. Środki ochrony w odniesieniu do cyberzagrożeń.....	4-4
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

Fragmety z Załącznika 2 — <i>Przepisy ruchu lotniczego</i>	DOD-1
Fragmety z Załącznika 6 — <i>Eksploatacja statków powietrznych</i>	
Część I – międzynarodowy zarobkowy transport lotniczy – samoloty.....	DOD-2
Fragmety z Załącznika 8 — <i>Zdatność do lotu statków powietrznych</i>	DOD-4
Fragmety z Załącznika 9 — <i>Ułatwienia</i>	DOD-6
Fragmety z Załącznika 10 — <i>Łączność lotnicza</i>	
<i>Tom IV (Systemy dozoru i unikania kolizji)</i>	DOD-9
Fragmety z Załącznika 11 — <i>Służby ruchu lotniczego</i>	DOD-10
Fragment z Załącznika 13 — <i>Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych</i>	DOD-12
Fragmety z Załącznika 14 — <i>Lotniska, Tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk</i>	DOD-12
Fragmety z Załącznika 18 — <i>Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną</i>	DOD-16
Fragmety z Dokumentu 9284	
— <i>Techniczne instrukcje bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną</i>	DOD-17
Fragmety z Procedur Służb Żeglugi Powietrznej – <i>Zarządzanie ruchem lotniczym (Doc 4444)</i>	DOD-17
Fragmety z Procedur Służb Ruchu Lotniczego	
— <i>Operacje statków powietrznych (Doc 8168), tom I – Procedury lotu</i>	DOD-21

PRZEDMOWA

Tło historyczne

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 wspólnym do obecnego zagrożenia dla ochrony w transporcie lotniczym;

.....

W wyniku prac Komisji ds. Żeglugi Powietrznej, Komisji ds. Transportu Lotniczego oraz Komisji ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji, 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* – 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.

Wprowadzenie

Aby umożliwić udostępnienie Państwom kompletnego dokumentu celem wdrożenia środków ochrony zalecanych w niniejszym Załączniku, załączony do niego Dodatek zawiera fragmenty 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.

Rekomendacje

Podręcznik Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dokument 8973 - Zastrzeżony) zawiera szczegółowe procedury oraz wskazówki dotyczące aspektów ochrony lotnictwa i ma na celu wspieranie Państw we wdrażaniu ich własnych krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego, wymaganych na podstawie postanowień Załączników do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym.

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 zastosowanie 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:

Norma: 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

Zmiana	Zmiana	Przedmiot	Data przyjęcia Data wejścia w życie Data obowiązywania
(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 poddanych kontroli bezpieczeństwa, inspekcji statku powietrznego 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 uwzględniały 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. Określone daty wejścia w życie i obowiązywania dla punktu 5.1.4 pokazano w kolumnie obok. 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 1985 19 marca 1986 19 maja 1986 19 października 1987 19 grudnia 1987

Przedmowa

Załącznik 17 — Ochrona

Zmiana	Źródło(a)	Przedmiot(y)	Data przyjęcia Data wejścia w życie Data obowiązania
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 ładunków, 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 ogólne i prace lotnicze; koncepcja jednokrotnej kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu; koncepcja oceny ryzyka; ochrona operacji statków powietrznych przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków; oraz definicje.	30 listopada 2005 10 kwietnia 2006 1 lipca 2006

Zmiana	Źródło(a)	Przedmiot(y)	Data przyjęcia Data wejścia w życie Data obowiązania
12	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działanie Rady zgodnie z Rezolucją A36-20 Zgromadzenia	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 ładunków; zagrożenia internetowe; oraz definicje.	17 listopada 2010 26 marca 2011 1 lipca 2011

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 przejęcie statku powietrznego,
- zniszczenie statku powietrznego w trakcie użytkowania,
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego 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 podczas jego działania w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwej informacji mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub obiektu lotnictwa cywilnego.

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

Certyfikacja (*Certification*). Formalna ocena i zatwierdzenie przez lub w imieniu władz właściwego organu ochrony lotnictwa, że dana osoba posiada kompetencje niezbędne do wykonywania powierzonych jej funkcji na akceptowalnym poziomie, określonym przez właściwy organ.

Działanie ludzkie (*Human performance*). Ludzkie możliwości i ograniczenia, które mają wpływ na bezpieczeństwo, ochronę i wydajność operacji lotniczych.

Funkcjonariusz warty ochronnej (*In-flight security officer*). Osoba upoważniona przez rząd w Państwie Operatora i rząd w Państwie Rejestracji, która przebywa 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 podróżujących na pokładzie statku powietrznego, jak na przykład ochroniarze.

Inspekcja ochrony (*Security inspection*). Weryfikacja stopnia wdrożenia odpowiednich wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego przez linię lotniczą, port lotniczy lub inny podmiot zaangażowany w realizację przepisów w zakresie ochrony.

Komercyjna operacja lotnicza (*Commercial air transport operation*). Operacja statku powietrznego, w tym przewóz pasażerów, ładunków lub poczty za opłatą lub na wynajem.

Kontrola bezpieczeństwa (*Screening*). Zastosowanie technicznych lub innego rodzaju środków w celu rozpoznania i/ lub wykrycia broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji, które mogą być użyte w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Uwaga. – Pewne niebezpieczne przedmioty lub substancje zostały zaliczone do kategorii niebezpiecznych materiałów w Załączniku 18 i powiązanych Technicznych instrukcjach bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dokument 9284) i muszą być przewożone zgodnie z tymi instrukcjami. Dodatkowo, Podręcznik ochrony lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony) zawiera listę przedmiotów zabronionych, których nie wolno przewozić w kabinie statku powietrznego.

Kontrola w zakresie ochrony (Security control). Środki, za pomocą których można zapobiec wniesieniu broni, materiałów wybuchowych i innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji, które mogłyby być użyte w celu popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Lotnictwo korporacyjne (Corporate aviation). Operacje niehandlowe lub wykorzystanie statku powietrznego przez firmę w celu przewozu pasażerów lub towarów dla celów biznesowych firmy, pilotowany przez profesjonalnego pilota zatrudnionego w celu prowadzenia statku powietrznego. (Należy zauważyć, że lotnictwo korporacyjne jest częścią lotnictwa ogólnego).

Ładunek (Cargo). Każde mienie przewożone statkiem powietrznym, inne niż poczta, zaopatrzenie i bagaż podręczny lub niewłaściwie odprawiony.

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 (Security). Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Cel ten można osiągnąć poprzez połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych.

Operacja lotnictwa ogólnego (General aviation operation). Operacja statku powietrznego inna niż komercyjna operacja lotnicza lub operacja związana z pracami lotniczymi.

Pasażer zakłócający porządek (Disruptive passenger). Pasażer, który nie przestrzega zasad postępowania w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego lub nie stosuje się do zaleceń pracowników portu lotniczego lub członków załogi i w związku z tym zakłóca porządek i dyscyplinę w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego.

Prace lotnicze (Aerial work). Wykorzystanie statku powietrznego do usług specjalistycznych takich jak rolnictwo, budowa, fotografia, pomiary, obserwacje i patrolowanie, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza itp.

Przegląd ochrony (Security survey). Ocena potrzeb związanych z ochroną, obejmująca rozpoznanie słabych punktów, które można wykorzystać w celu dokonania aktu bezprawnej ingerencji oraz zalecenia działań naprawczych.

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

Sprawdzenie statku powietrznego (Aircraft security check). Inspekcja wnętrza statku powietrznego, do której mogli mieć dostęp pasażerowie oraz inspekcja ładowni w celu wykrycia podejrzanych obiektów, broni, materiałów wybuchowych oraz innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów i substancji.

Strefa operacyjna lotniska (Airside). Obszar, na którym odbywa się ruch w porcie lotniczym, przylegający do niego teren i budynki, do których dostęp jest kontrolowany.

Strefa zastrzeżona (Security restricted area). Te obszary strefy operacyjnej lotniska, które postrzega się jako najważniejsze strefy ryzyka, gdzie zastosowano dodatkowo inne środki kontroli w zakresie ochrony, oprócz kontroli dostępu. Do tych obszarów zalicza się, między innymi, wszystkie strefy odlotów dla pasażerów lotnictwa komercyjnego znajdujące się pomiędzy punktami kontroli bezpieczeństwa, a statkiem powietrznym, rampą, sortowniami bagażowymi, włącznie ze strefami obsługi statków powietrznych oraz miejscami, gdzie znajdują się bagaże i ładunki po przejściu kontroli bezpieczeństwa, hangarami do składowania ładunków, centrami wysyłki poczty lotniczej, obiektami zaopatrzenia pokładowego oraz pomieszczeniami firm sprzątających statki powietrzne.

Test ochrony (Security test). Ukryta lub jawna próba środków ochrony lotnictwa polegająca na symulacji usiłowania popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Zasady dotyczące czynników ludzkich (Human Factors principles). Zasady, które stosuje się do projektowania, certyfikacji, szkolenia, operacji i obsługi technicznej, mające na celu bezpieczne współdziałanie pomiędzy ludźmi i innymi komponentami systemu poprzez odpowiednie uwzględnienie działania ludzkiego.

Zarejestrowany agent (Regulated agent). Agent, spedytor lub inny podmiot prowadzący działania biznesowe z operatorem a także zapewniający środki kontroli w zakresie ochrony zaakceptowane lub wymagane przez odpowiednie władze w odniesieniu do ładunku lub poczty.

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, aby zezwolić na przewóz tego ładunku lub poczty każdym statkiem powietrznym.

ROZDZIAŁ 2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Cele

2.1.1 Najważniejszym celem każdego Umawiającego się Państwa jest bezpieczeństwo pasażerów, załogi, personelu naziemnego i ogółu społeczeństwa we wszystkich kwestiach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

2.1.2 Każde Umawiające się Państwo powoła organizację oraz przygotuje i wdroży przepisy, metody postępowania i procedury w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji z uwzględnieniem bezpieczeństwa, regularności i wydajności lotów.

2.1.3 Każde Umawiające się Państwo upewni się, czy ta organizacja oraz wspomniane przepisy, metody postępowania i procedury:

- a) chronią bezpieczeństwo pasażerów, załogi, personelu naziemnego i ogółu społeczeństwa we wszystkich kwestiach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji i
- b) są w stanie natychmiastowo zareagować na każde zwiększone zagrożenie bezpieczeństwa.

2.1.4 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić odpowiednie zabezpieczenie informacji dotyczących ochrony lotnictwa.

Uwaga 1. – Rekomendacje dotyczące osiągania celów ochrony lotnictwa cywilnego poprzez wprowadzenie norm i zalecanych metod postępowania opisanych w kolejnych rozdziałach znajdują się w Podręczniku ochrony lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

Uwaga 2. – Kompletny materiał szkoleniowy dotyczący ochrony lotnictwa mający na celu wspomaganie Państw w osiąganiu celów ochrony lotnictwa cywilnego znajduje się w Programie Szkolenia ICAO w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, składającym się z cyklu Pakietów Szkoleniowych w zakresie Ochrony Lotnictwa (ASTPs).

2.2 Zastosowanie

2.2.1 Każde Umawiające się Państwo stosuje Normy i będzie starało się stosować Zalecane Metody Postępowania opisane w Załączniku 17 w odniesieniu do operacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

2.2.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że środki ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji zastosowano w odniesieniu do operacji krajowych, w zakresie możliwym do wykonania, w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

2.3 Ochrona i ułatwienia

Zalecenie. – Każde Umawiające się Państwo powinno, kiedy to tylko możliwe, tak organizować środki kontroli w zakresie ochrony i procedury, aby powodowały one minimum ingerencji lub opóźnień w działaniach lotnictwa cywilnego, pod warunkiem, że nie obniży to efektywności tych środków i procedur.

2.4 Współpraca międzynarodowa

2.4.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wymagania innych Państw Umawiających się dotyczące dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do konkretnego lotu/lotów prowadzonych przez operatorów tych innych Państw zostały zastosowane w stopniu możliwym do realizacji. Każde z Państw stawiających wymagania bierze pod uwagę alternatywne środki stosowane przez inne Państwo, które są odpowiednikami tych wymaganych.

2.4.2 Każde Umawiające się Państwo będzie współpracowało z innym Państwem w dziedzinie rozwoju i wymiany informacji dotyczących krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego, programów szkoleniowych i programów kontroli jakości, jeżeli to konieczne.

2.4.3 Każde Umawiające się Państwo ustanowi i wdroży procedury, aby dzielić się z Państwami Umawiającymi się informacjami, które odpowiadają interesom ochrony lotnictwa tych Państw, w stopniu możliwym do realizacji.

2.4.4 Każde Umawiające się Państwo ustanowi i wdroży odpowiednie zabezpieczenia i procedury postępowania dotyczące informacji na temat ochrony wspólnych dla Państw Umawiających się lub informacji na temat ochrony, które wpływają na interesy ochrony innych Państw Umawiających się, w celu zapewnienia, że informacje te nie zostały nieodpowiednio użyte lub ujawnione.

2.4.5 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno udostępnić, w sposób odpowiedni i zgodny z jego suwerennością, informacje dotyczące wyników audytu przeprowadzonego przez ICAO oraz działań naprawczych podjętych przez badane Państwo, na prośbę innego Państwa.*

2.4.6 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zawrzeć w każdej z dwustronnych umów dotyczących transportu lotniczego, klauzulę dotyczącą ochrony lotnictwa, w oparciu o modelową klauzulę stworzoną przez ICAO.*

2.4.7 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno, na prośbę innego Państwa Umawiającego się, udostępnić mu pisemną wersję odpowiednich fragmentów swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.*

2.4.8 **Zalecenie.** – *Każde Umawiających się Państwo powinno poinformować ICAO o tym, gdzie przekazano informacje, o których mowa w punkcie 2.4.5.*

2.5 Sprzęt, badania i rozwój

2.5.1 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wspierać prace z zakresu rozwoju i badań nad nowym sprzętem ochrony oraz procesami i procedurami, które pomogą na skuteczniejsze osiągnięcie celów ochrony lotnictwa. Państwa te powinny w tym względzie współpracować z innymi Państwami Umawiającymi się.*

2.5.2 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że rozwój nowego sprzętu ochrony uwzględni zasady dotyczące Czynnika Ludzkiego.*

Uwaga. – *Wskazówki dotyczące zasad związanych z Czynnikiem Ludzkim znajdują się w podręczniku Czynniki Ludzkie w Operacjach Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dokument 9808) oraz w Części 1, Rozdziale 4 Podręcznika Szkoleniowego-Czynnik Ludzki (Dokument 9683).*

2.5.3 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo, w celu osiągnięcia celów ochrony lotnictwa cywilnego, powinno posługiwać się sprzętem ochrony, stosownie do potrzeb, w stopniu możliwym do zrealizowania pod względem operacyjnym, technicznym i finansowym.*

ROZDZIAŁ 3. ORGANIZACJA

3.1 Organizacja krajowa i właściwa władza

3.1.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi i wdroży krajowy program ochrony lotnictwa cywilnego w formie pisemnej, aby zapewnić ochronę operacji lotniczych przed aktami bezprawnej ingerencji za pomocą przepisów, metod postępowania i procedur uwzględniających bezpieczeństwo, regularność i wydajność lotów.

3.1.2 Każde Umawiające się Państwo wyznaczy i przedstawi w ICAO odpowiedni organ pochodzący z jego administracji, który ma odpowiadać za rozwój, wdrażanie i utrzymywanie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.3 Każde Umawiające się Państwo będzie ciągle kontrolować i uaktualniać poziom zagrożenia dla lotnictwa cywilnego na terenie swojego terytorium oraz ustanowi i wdroży politykę i procedury służące odpowiedniemu dopasowaniu stosownych elementów swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, w oparciu o ocenę ryzyka zagrożenia bezpieczeństwa przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące oceny zagrożenia i metodologii zarządzania ryzykiem znajdują się w Podręczniku ochrony lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

3.1.4 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało od odpowiedniego organu określenia i przydzielenia zadań oraz koordynowania czynności pomiędzy departamentami, agencjami i innymi organizacjami Państwa, operatorami portu lotniczego i statków powietrznych, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i innymi jednostkami związanymi z lub odpowiedzialnymi za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.5 Każde Umawiające się Państwo powoła krajowy komitet do spraw ochrony lotnictwa cywilnego lub ustanowi podobne środki w celu koordynowania czynności związanych z ochroną pomiędzy wydziałami, agencjami i innymi organizacjami Państwa, operatorami portu lotniczego i statku powietrznego, instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz innymi jednostkami związanymi lub odpowiedzialnymi za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.6 Każde Umawiające się z Państwo będzie wymagało od odpowiedniego organu zapewnienie przygotowania i wdrożenia krajowego programu szkolenia dla personelu wszystkich podmiotów zaangażowanych w lub odpowiedzialnych za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Program szkolenia jest zaprojektowany tak, aby zapewnić skuteczność krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.7 Od 1 lipca 2013 roku każde Umawiające się Państwo zapewni przygotowanie i wdrożenie programów szkolenia i systemu certyfikowania instruktorów w zgodzie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.8 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że odpowiedni organ zajmie się organizacją wspomagających środków i urządzeń wymaganych przez służby ochrony lotnictwa tak, aby były dostępne w każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne.

3.1.9 Każde Umawiające się Państwo udostępni operatorom swoich portów lotniczych i statków powietrznych oraz instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej działającym na jego terenie i innym powiązanym jednostkom, pisemną wersję odpowiednich fragmentów swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego i/lub odpowiednie informacje lub wytyczne, pozwalające im na spełnienie wymagań krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2 Operacje w porcie lotniczym

3.2.1 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało od każdego z portów lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne ustanowienia, wdrażania i utrzymywania pisemnego programu ochrony portu lotniczego stworzonego tak, aby spełniał wymagania określone w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że władze każdego portu lotniczego obsługującego lotnictwo cywilne będą odpowiedzialne za koordynowanie wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony.

3.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przy każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne ustanowiono komitet do spraw ochrony portu lotniczego w celu wspomagania organu, o którym mowa w punkcie 3.2.2 w koordynowaniu i wdrażaniu środków kontroli w zakresie ochrony i procedur, jak określono w programie ochrony portu lotniczego.

3.2.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wymagania projektowe portu lotniczego, w tym architektoniczne i związane z infrastrukturą, konieczne dla wdrażania środków ochrony w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, będą włączone do projektu i konstrukcji nowych obiektów i zmian dokonanych w obiektach istniejących już w portach lotniczych.

3.3 Operatorzy statków powietrznych

3.3.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, żeby operatorzy transportu komercyjnego zapewniający usługi z tego Państwa, opracowali, wdrożyli i utrzymali program ochrony przewoźnika w formie pisemnej, który spełnia wymagania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.

3.3.2 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, żeby każda jednostka przeprowadzająca ogólne operacje lotnicze, w tym operacje lotnictwa korporacyjnego, do których wykorzystywane są statki powietrzne o maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg, opracowała, wdrożyła i utrzymała program ochrony przewoźnika w formie pisemnej, który spełnia wymagania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.*

3.3.3 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, żeby każda jednostka wykonująca prace lotnicze opracowała, wdrożyła i utrzymała program ochrony przewoźnika w formie pisemnej, który spełnia wymagania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa. W programie tym znajdują się cechy charakterystyczne odpowiednie dla rodzaju przeprowadzonych operacji.*

3.3.4 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno użyć modelu ICAO jako podstawy dla programów ochrony przewoźników i jednostek opisanych w punktach 3.3.1, 3.3.2 oraz 3.3.3.*

3.3.5 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wymagać od operatorów zapewniających usługi z tego Państwa oraz uczestników „code-share” lub innych ustaleń wspólnych z innymi operatorami, powiadomienia odpowiednich władz o rodzaju tych ustaleń, w tym o tożsamości innych operatorów.*

3.4 Kontrola jakości

3.4.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, żeby osoby wdrażające środki kontroli w zakresie ochrony zostały poddane sprawdzaniu przeszłości i procedurom selekcji.

3.4.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby wdrażające środki kontroli w zakresie ochrony posiadają wszystkie kompetencje wymagane do wykonywania swoich obowiązków oraz są odpowiednio przeszkolone zgodnie z wymaganiami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego i że odpowiednie raporty są na bieżąco aktualizowane. Ustanowione zostaną normy wykonania, a początkowe i okresowe oceny zostaną wprowadzone w celu utrzymania tych norm.

3.4.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby przeprowadzające kontrolę bezpieczeństwa posiadają certyfikaty zgodne z wymaganiami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, aby zapewnić, że normy wykonania są konsekwentnie i wiarygodnie osiągnane.

3.4.4 Każde Umawiające się Państwo powinno wymagać od odpowiednich władz opracowania, wdrożenia i utrzymywania krajowego programu kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego, aby stwierdzić zgodność i potwierdzić skuteczność swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.4.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wdrażanie środków ochrony jest regularnie poddawane weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Priorytety i częstotliwość weryfikacji zostaną określone na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez odpowiednie władze.

3.4.6 Każde Umawiające się Państwo zajmie się organizacją audytów ochrony, testów ochrony, przeglądów ochrony i inspekcji ochrony, które powinny być przeprowadzane regularnie w celu weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego oraz w celu natychmiastowego i skutecznego usunięcia wszystkich uchybień.

3.4.7 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zarządzanie, ustalanie priorytetów i organizacja krajowego programu kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego zostaną przeprowadzone niezależnie od podmiotów i osób odpowiedzialnych za wdrażanie środków podjętych w ramach krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Każde Umawiające się Państwo również:

- a) zapewni, żeby personel przeprowadzający audyty ochrony, testy ochrony, przeglądy ochrony i inspekcje ochrony został przeszkolony według odpowiednich standardów odpowiadających tym zadaniom w zgodzie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) zapewni, żeby personel przeprowadzający audyty ochrony, testy ochrony, przeglądy ochrony i inspekcje ochrony uzyskał niezbędne upoważnienie do uzyskania informacji w celu wykonania tych zadań i wprowadzenia w życie działań naprawczych;
- c) uzupełni krajowy program kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego poprzez system niejawnych raportów służący analizowaniu informacji dotyczących ochrony pochodzących z takich źródeł jak pasażerowie, załoga i personel naziemny; i
- d) stworzy proces zapisywania i analizowania wyników krajowego programu kontroli jakości ochrony lotnictwa cywilnego, który przyczyni się do efektywnego rozwoju i wdrożenia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, w tym rozpoznawanie przyczyn i modeli niezgodności oraz weryfikowanie, czy czynności naprawcze zostały wdrożone i podtrzymane.

3.4.8 Każde Umawiające się Państwo, na którego terytorium został popełniony akt bezprawnej ingerencji będzie wymagało od właściwej władzy ponownej oceny środków kontroli w zakresie ochrony i odpowiednich procedur oraz podjęcia na czas działań koniecznych w celu naprawienia błędów w taki sposób, aby zapobiec ich powtarzaniu się. O działaniach tych powinno być powiadomione ICAO.

3.5 Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało, aby instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej działające na terenie tego Państwa, stworzyły i wdrożyły odpowiednie przepisy dotyczące ochrony w celu spełnienia wymagań krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.

ROZDZIAŁ 4. ZAPOBIEGAWCZE ŚRODKI OCHRONY

4.1 Cel

4.1.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki służące temu, aby zapobiec wniesieniu lub w jakikolwiek inny sposób wprowadzeniu na pokład statku powietrznego związanego z lotnictwem cywilnym, broni, materiałów wybuchowych lub jakichkolwiek innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów i substancji, które mogą zostać wykorzystane do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji, na których przewóz lub posiadanie nie uzyskano pozwolenia.

4.1.2 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wspierać wykorzystanie przypadkowych lub nieprzewidzianych środków ochrony. Nieprzewidziane środki ochrony mogą wspomóc ochronę i skutecznie odstraszyć.*

4.2 Środki związane z kontrolą dostępu

4.2.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że dostęp do stref operacyjnych w portach lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne jest kontrolowany, aby zapobiec wejściu osób nieupoważnionych na ich teren.

4.2.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że w każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne wydzielono strefy zastrzeżone, wyznaczone przez Państwo w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

4.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że w stosunku do osób i pojazdów stworzono systemy identyfikacji, aby zapobiec wejściu osób nieupoważnionych na teren stref operacyjnych i stref zastrzeżonych. W wyznaczonych do tego punktach kontroli zostanie zweryfikowana tożsamość danej osoby przed udzieleniem jej dostępu do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych.

4.2.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby inne niż pasażerowie, posiadające dostęp bez eskorty do stref zastrzeżonych zostaną poddane sprawdzaniu przeszłości przed otrzymaniem dostępu do stref zastrzeżonych.

4.2.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że poruszanie się osób i pojazdów jest nadzorowane w strefach zastrzeżonych, aby zapobiec dostępowi osób nieupoważnionych do statku powietrznego.

4.2.6 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby inne niż pasażerowie, razem z przewożonymi przez nie rzeczami, które posiadają dostęp do stref zastrzeżonych, zostaną poddane kontroli bezpieczeństwa. Jednakże, jeżeli zasada 100 procentowej kontroli nie może zostać zastosowana, należy zastosować inne środki kontroli w zakresie ochrony, między innymi częściową kontrolę bezpieczeństwa, przypadkowość i nieprzewidywalność, w zgodzie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez właściwe władze krajowe.

4.2.7 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że pojazdy, która mają dostęp do stref zastrzeżonych, wraz z ich zawartością, podlegają kontroli bezpieczeństwa lub innym stosownym środkom kontroli w zakresie ochrony, w zgodzie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

4.2.8 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że dokumenty tożsamości wydawane członkom załogi zapewniają wiarygodną i spójną międzynarodową podstawę rozpoznawania i zatwierdzania dokumentów, które zezwalają na dostęp do strefy operacyjnej i stref zastrzeżonych poprzez zgodność z odpowiednimi specyfikacjami przedstawionymi w Dokumencie 9303, Dokumenty Podróży Odczytywalne Komputerowo.*

4.2.9 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że sprawdzenia określone w punkcie 4.2.4 będą regularnie stosowane w stosunku do wszystkich osób, którym przyznano dostęp bez eskorty do stref zastrzeżonych.*

4.3 Środki ochrony w odniesieniu do statku powietrznego

4.3.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zostały przeprowadzone sprawdzenia statku powietrznego działającego w komercyjnym transporcie lotniczym lub zostało przeprowadzone przeszukanie statku powietrznego. Określenie, czy bardziej odpowiednie jest sprawdzenie ochrony statku powietrznego, czy przeszukanie statku powietrznego będzie oparte na ocenie ryzyka zagrożenia przeprowadzonej przez odpowiednie władze krajowe.

4.3.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że podjęto środki w celu zagwarantowania, że wszystkie rzeczy pozostawione przez pasażerów opuszczających pokład po lotach tranzytowych zostały usunięte z pokładu statku powietrznego lub w inny sposób rozwiązano ich kwestię przed odlotem statku powietrznego w ramach komercyjnego lotu.

4.3.3 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało od swoich przewoźników komercyjnego transportu lotniczego, aby podjęli odpowiednie środki w celu zapewnienia, że w trakcie lotu osoby nieposiadające zezwolenia nie będą miały dostępu do pomieszczeń przeznaczonych dla załogi statku powietrznego.

Uwaga. – Przepisy dotyczące ochrony pomieszczeń załogi statku powietrznego działającego w komercyjnym transporcie lotniczym znajdują się w Załączniku 6, części 1, Rozdziale 13, Dziale 13.2.

4.3.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że statek powietrzny, o którym mowa w punkcie 4.3.1 jest chroniony przed bezprawną ingerencją od rozpoczęcia przeszukania lub sprawdzenia statku powietrznego do jego odlotu.

4.3.5 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że ustanowiono środki kontroli w zakresie ochrony w celu zapobiegania aktom bezprawnej ingerencji w stosunku do statków powietrznych, kiedy nie znajdują się one w strefach zastrzeżonych.

4.4 Środki ochrony w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu kabinowego

4.4.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki w celu zagwarantowania, że pasażerowie rozpoczynający lot w ramach operacji komercyjnego transportu lotniczego oraz ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego odlatującego ze strefy zastrzeżonej.

4.4.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że pasażerowie transferowi podróżujący w ramach komercyjnych operacji lotniczych oraz ich bagaż kabinowy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego, dopóki nie ustanowi ono procesu ratyfikacji i ciągłego wdrażania procedur we współpracy z innymi Państwami Umawiającymi się tam, gdzie to zasadne, w celu zapewnienia, że tacy pasażerowie i ich bagaż kabinowy zostali poddani odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa w miejscu wylotu, a następnie byli chronieni przed bezprawną ingerencją od punktu kontroli w porcie lotniczym, z którego ma nastąpić wylot do momentu wylotu statku powietrznego w transferowym porcie lotniczym.

Uwaga. – Rekomendacje dotyczące powyższej kwestii znajdują się w Podręczniku ochrony lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

4.4.3 Każde Umawiających się Państwo zapewni, że pasażerowie i ich bagaż kabinowy, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa są chronieni przed bezprawną ingerencją od przejścia przez punkt kontroli bezpieczeństwa do momentu wejścia na pokład statku powietrznego. Jeżeli doszło do wymieszania bagażu lub jego naruszenia, pasażerowie, których to dotyczy powinni zostać ponownie poddani kontroli bezpieczeństwa wraz z bagażem przed wejściem na pokład statku powietrznego.

4.4.4 Każde Umawiające się Państwo ustanowi w porcie lotniczym środki służące operacjom tranzytowym, w celu ochrony bagażu kabinowego pasażerów tranzytowych przed bezprawną ingerencją i zachowania integralności ochrony tranzytowego portu lotniczego.

4.4.5 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że w portach lotniczych i na pokładzie statku powietrznego ustanowiono metody postępowania będące wsparciem w rozpoznawaniu podejrzanych działań, które mogą stwarzać zagrożenie dla lotnictwa cywilnego i w znajdowaniu odpowiednich rozwiązań.

4.5 Środki ochrony w odniesieniu do bagażu rejestrowanego

4.5.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki w celu zapewnienia, że bagaż rejestrowany w miejscu wylotu został poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadowaniem na statek powietrzny działający w ramach operacji komercyjnego transportu lotniczego, odlatujący ze strefy zastrzeżonej.

4.5.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że cały bagaż rejestrowany przewożony na pokładzie komercyjnego statku powietrznego jest chroniony przed bezprawną ingerencją od przejścia przez punkt kontroli bezpieczeństwa lub od momentu przejścia pod nadzór przewoźnika lotniczego, w zależności od tego, co miało miejsce najpierw, do czasu odlotu statku powietrznego, którym ma zostać przewieziony. Jeżeli integralność bagażu rejestrowanego jest zagrożona, bagaż ten powinien zostać ponownie poddany kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem na pokładzie statku powietrznego.

4.5.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy komercyjnego transportu lotniczego nie przewożą bagażu osób, które nie weszły na pokład statku powietrznego, jeżeli bagaż nie został rozpoznany jako bagaż bez właściciela i nie został poddany odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa.

4.5.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że transferowy bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa przed załadowaniem na statek powietrzny działający w ramach komercyjnych operacji lotniczych, chyba, że ustanowiono proces ratyfikacji i ciągłego wdrażania procedur, we współpracy z innym Państwem Umawiającym się, tam gdzie to zasadne, w celu zapewnienia, że taki bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa w miejscu wylotu, a następnie chroniony przed bezprawną ingerencją od portu wylotu do odlotu statku powietrznego w transferowym porcie lotniczym.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące powyższej kwestii znajdują się w Podręczniku ochrony lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

4.5.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy komercyjnego transportu lotniczego przewożą tylko taki bagaż rejestrowany, który został indywidualnie rozpoznany jako towarzyszący lub nie, oraz poddany kontroli bezpieczeństwa stosownie do odpowiednich standardów i dopuszczony do przewozu danym lotem przez przewoźnika. Każdy bagaż tego rodzaju powinien zostać zarejestrowany jako spełniający te kryteria i dopuszczony do przewozu danym lotem.

4.5.6 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno ustanowić procedury służące zarządzaniu niezidentyfikowanym bagażem w zgodzie z oceną ryzyka zagrożenia przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.*

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

4.6.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zastosowano odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony, w tym kontrolę bezpieczeństwa, o ile to możliwe do wykonania, w stosunku do ładunku i poczty przed załadowaniem na statek powietrzny działający w ramach operacji komercyjnego transportu lotniczego.

4.6.2 Każde Umawiające się Państwo ustanowi łańcuch dostaw w procesie ochrony, w którym zawiera się zatwierdzenie zarejestrowanych agentów i/lub znanych nadawców, jeżeli takie podmioty są zaangażowane we wdrażanie kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony ładunków i poczty.

4.6.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że ładunki i poczta przewożone pasażerskim statkiem powietrznym w ramach komercyjnego transportu lotniczego, są chronione przed bezprawną ingerencją od przejścia przez punkt kontroli bezpieczeństwa lub inne środki kontroli w zakresie ochrony aż do odlotu statku powietrznego.

4.6.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy nie zaakceptują przewozu ładunków lub poczty statkiem powietrznym działającym w ramach operacji komercyjnego transportu lotniczego, dopóki zastosowanie kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony nie zostanie potwierdzone lub uzasadnione przez zarejestrowanego agenta, lub dopóki te przesyłki nie zostaną poddane kontroli bezpieczeństwa. Przesyłki, które nie mogą zostać zatwierdzone lub uzasadnione przez zarejestrowanego agenta powinny zostać poddane kontroli bezpieczeństwa.

4.6.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że catering, zapasy i dostawy, które mają być przewiezione komercyjnym lotem pasażerskim przeszły odpowiednią kontrolę bezpieczeństwa, a następnie były chronione przed załadowaniem na statek powietrzny.

4.6.6 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że towary i dostawy wprowadzane na teren stref zastrzeżonych zostały poddane odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony, w których może zawierać się kontrola bezpieczeństwa.

4.6.7 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że środki kontroli bezpieczeństwa w stosunku do ładunków i poczty przeznaczone do przewozu towarowym statkiem powietrznym są określone na podstawie oceny ryzyka zagrożenia przeprowadzonej przez odpowiednie władze krajowe.

4.7 Środki związane ze specjalnymi kategoriami pasażerów

4.7.1 Każde Umawiające się Państwo opracuje wymagania dla przewoźników lotniczych dotyczące przewozu pasażerów, potencjalnie uciążliwych, którzy mają zostać przewiezieni jako osoby objęte postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące powyższego zagadnienia znajdują się w Podręczniku ochrony lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

4.7.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy zapewniający usługę z tego Państwa zawarli w swoich programach ochrony środki i procedury służące zapewnieniu bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego, którym mają zostać przewiezieni pasażerowie jako osoby objęte postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi.

4.7.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operator statku powietrznego oraz jego dowódca są poinformowani o pasażerach przewożonych jako osoby objęte postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi, w celu zastosowania 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 lub inne upoważnione osoby działające w ramach wykonywania swoich obowiązków, będzie wymagał specjalnego zezwolenia w zgodzie z przepisami zaangażowanych Państw.

4.7.5 Każde Umawiające się Państwo uwzględni wymagania każdego innego Państwa dotyczące podróżowania uzbrojonego personelu, w tym funkcjonariuszy warty ochronnej, na pokładzie statku powietrznego podlegającego przewoźnikowi wymagającego Państwa. Zezwolenie na taką podróż może zostać wydane dopiero po uzyskaniu zgody ze strony wszystkich zaangażowanych Państw.

4.7.6 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewóz broni w innych przypadkach jest dozwolony tylko, kiedy upoważniona i wykwalifikowana osoba określiła, że broń jest rozładowana, jeżeli się stosuje, i tylko jeżeli została umieszczona w miejscu niedostępnym dla nikogo w trakcie lotu.

4.7.7 Każde Umawiające się Państwo, które decyduje się na zatrudnienie funkcjonariuszy warty ochronnej zapewni, że należą oni do personelu rządowego specjalnie wybranego i przeszkolonego w dziedzinie ochrony i bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego i zostali rozmieszczeni zgodnie z oceną zagrożenia przeprowadzoną przez kompetentne władze. Rozmieszczenie tych funkcjonariuszy będzie skoordynowane z zainteresowanymi Państwami i niejawnie.

4.7.8 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że dowódca statku powietrznego został poinformowany o liczbie uzbrojonych osób i zajmowanych przez nich miejscach do siedzenia.

4.8 Środki ochrony w odniesieniu do terenu użytkowego lotniska

Zalecenie. – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że środki ochrony w strefie operacyjnej na terenach użytkowych portów lotniczych zostały ustanowione w celu zminimalizowania możliwych zagrożeń wystąpienia aktów bezprawnej ingerencji w zgodzie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze.*

4.9 Środki ochrony związane z cyberzagrożeniami

Zalecenie. – *Każde Umawiające się Państwo powinno ustanowić środki służące ochronie systemów informacji i technologii komunikacyjnych, używanych do celów lotnictwa cywilnego przed ingerencją, która może zagrażać bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.*

ROZDZIAŁ 5. ZARZĄDZANIE REAGOWANIEM NA AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI

5.1 Zapobieganie

5.1.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi, kiedy pojawią się wiarygodne informacje, że statek powietrzny mógłby stać się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, środki w celu ochrony 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, kiedy pojawią się wiarygodne informacje, że statek powietrzny mógłby 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 przeszukiwanie.

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, że przygotowano plany awaryjne i udostępniono źródła w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Plan awaryjny powinien być 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 przypuszczalnych lub faktycznych przypadków bezprawnej ingerencji dokonanej na lotnictwie cywilnym.

5.2 Reagowanie

5.2.1 Każde Umawiające się Państwo podejmie odpowiednie środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i załogi statku powietrznego, który stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji będąc na ziemi na terytorium Państwa Umawiającego się, dopóki ich podróż może być kontynuowana.

5.2.2 Każde Umawiające się Państwo odpowiadające za zapewnienie usług służb ruchu lotniczego statkowi powietrznemu, który jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji powinno zebrać wszystkie istotne informacje dotyczące lotu tego statku powietrznego i przekazać je wszystkim Państwom odpowiedzialnym za dane jednostki pełniące służbę ruchu lotniczego, w tym jednostki w porcie lotniczym znanego lub przewidywanego miejsca przeznaczenia, w celu umożliwienia podjęcia odpowiednich działań ochrony na czas, w drodze do znanego, przypuszczalnego lub możliwego miejsca przeznaczenia.

5.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni pomoc statkowi powietrznemu będącemu przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, w tym pomoce nawigacyjne, służby ruchu lotniczego i zezwolenie na lądowanie, jeżeli byłoby to konieczne z powodu zaistniałych okoliczności.

5.2.4 Każde Umawiające się Państwo podejmie środki, jeżeli będzie to wykonalne, w celu zapewnienia, że statek powietrzny będący przedmiotem aktu bezprawnego przejęcia, 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 powinny uwzględniać wagę zagrożenia związanego z dalszym lotem. Państwa powinny także rozpoznać wagę konsultacji, tam gdzie są one możliwe do przeprowadzenia, pomiędzy Państwem, na terytorium którego wylądował statek powietrzny, a Państwem Operatora statku powietrznego oraz powiadomienia Państw o przewidywanym lub określonym miejscu przeznaczenia i o tym, gdzie wylądował statek powietrzny.

5.2.5 Każde Umawiające się Państwo, na terenie którego wylądował statek powietrzny, który stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, poinformuje za pomocą możliwie najszybszych kanałów Państwo Rejestracji tego statku powietrznego oraz Państwo Operatora o lądowaniu oraz przekaże za pomocą możliwie najszybszych kanałów wszystkie inne odpowiednie informacje:

- a) dwóm wymienionym powyżej Państwom;
- b) każdemu z Państw, którego obywatele zginęli lub ponieśli 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 z Państw Umawiających się powinno zapewnić, że informacje otrzymane w wyniku działań podjętych zgodnie z punktem 5.2.2 zostały możliwie najszybciej przekazane w zakresie lokalnym odpowiednim jednostkom służb ruchu lotniczego, administracji odpowiedniego 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 Państw Umawiających się, podejmując środki na swoim terytorium w celu uwolnienia pasażerów i członków załogi statku powietrznego, który uległ aktowi bezprawnej ingerencji, powinno użyć, jeżeli to konieczne, doświadczenia i potencjału Państwa Operatora, Państwa produkcji oraz Państwa rejestracji tego statku powietrznego.*

5.3 Wymiana informacji i raportowanie

5.3.1 Każde z Państw Umawiających się, którego dotyczy akt bezprawnej ingerencji dostarczy do ICAO wszystkie stosowne informacje związane z aspektami ochrony w razie aktu bezprawnej ingerencji możliwie najszybciej po stłumieniu tego aktu.

5.3.2 **Zalecenie.** – *Każde z Państw Umawiających się powinno wymieniać informacje z innymi Państwami Umawiającymi się, jeżeli uznano to za odpowiednie w zarządzaniu reagowaniem na akt bezprawnej ingerencji, w tym samym czasie dostarczając informacje do ICAO.*

DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA 17

FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 2 - PRZEPISY RUCHU LOTNICZEGO

ROZDZIAŁ 3. ZASADY OGÓLNE

.....

3.7 Bezprawna ingerencja

3.7.1 Statek powietrzny, który jest przedmiotem bezprawnej ingerencji, stara się zawiadomić właściwy organ ATS o tym fakcie, o istotnych okolicznościach z tym związanych i o wszystkich odchyleniach od bieżącego planu lotu, spowodowanych tymi okolicznościami, celem umożliwienia organowi ATS udzielenia pierwszeństwa działań w stosunku do tego statku powietrznego i zminimalizowania konfliktu z innymi statkami powietrznymi.

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

Uwaga 2. – Materiał przewodni dotyczący bezprawnej ingerencji i sytuacji, w której załoga statku powietrznego nie może zawiadomić organu ATS o tym fakcie, zawarty jest w Załączniku B do niniejszego Załącznika.

Uwaga 3. – Postępowanie, jakie podejmują załogi statków powietrznych wyposażonych w SSR, ADS-B i ADS-C, gdy są poddane bezprawnej ingerencji, zawarte jest w Załączniku 11 ICAO, PANS-ATM (Doc 4444) i PANS-OPS (Doc 8168).

Uwaga 4. – Postępowanie, jakie podejmują załogi statków powietrznych wyposażonych w CPDLC, gdy są poddane bezprawnej ingerencji, zawarte jest w Załączniku 11 ICAO i PANS-ATM (Doc 4444), a materiał przewodni dotyczący tego zagadnienia ujmuje Podręcznik służb ruchu lotniczego dotyczący zastosowania łącza transmisji danych (Doc 9694).

.....

DODATEK B. BEZPRAWNA INGERENCJA

1. Informacje ogólne

Przedstawione poniżej zasady stanowią materiał przewodni dla statków powietrznych w przypadku, gdy ma miejsce bezprawna ingerencja, a statek powietrzny nie może zawiadomić o tym fakcie organu ATS.

2. Procedury

2.1 Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może dolecieć do lotniska zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 3 pkt. 3.7.2 powinien starać się kontynuować lot po nakazanej linii drogi i na przydzielonym poziomie przelotu, co najmniej do czasu, aż zaistnieje możliwość 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 i musi odchylić się od nakazanej linii drogi lub wyznaczonego poziomu przelotu, nie posiadając możliwości nawiązania łączności radiotelefonicznej z ATS, dowódca statku powietrznego powinien, gdy jest to możliwe:

- a) starać się przekazać ostrzeżenia na wykorzystywanym kanale VHF lub na częstotliwości w niebezpieczeństwie VHF i na innych odpowiednich kanałach, z wyjątkiem przypadków, gdy nie jest to możliwe z powodu występującej na pokładzie statku powietrznego sytuacji. Należy także wykorzystać inne wyposażenie, takie jak pokładowe transpondery, łącza transmisji danych itp., kiedy jest to korzystne i okoliczności na to pozwalają, i
- b) kontynuować lot zachowując szczególne procedury podczas lotu w nadzwyczajnych sytuacjach, gdy takie procedury są ustalone i opublikowane w *Regionalnych procedurach uzupełniających* (Doc 7030), lub
- c) jeżeli odpowiednich procedur regionalnych nie ustalono, kontynuować lot na poziomie, który różni się od poziomów przelotu zwykle wykorzystywanych podczas lotów IFR o:
 - 1) 150 m (500 ft) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 300 m (1000 ft), lub
 - 2) 300 m (1000 ft) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 600 m (2000 ft).

Uwaga. – Działania statku powietrznego, który jest przechwytywany, będąc przedmiotem bezprawnej ingerencji, przedstawione zostały w punkcie 3.8 niniejszego Załącznika.

**FRAGMENTY 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 dalej w niniejszym rozdziale, powinny być stosowane przez wszystkie Państwa Umawiające się, również w odniesieniu do zarobkowych operacji krajowych (usług lotniczych).*

13.2 Ochrona pomieszczeń załogi lotniczej

13.2.1 We wszystkich samolotach, które są wyposażone w drzwi do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą być przystosowane do zamykania oraz muszą zostać zapewnione środki, przy użyciu których personel pokładowy może dyskretnie w razie potrzeby powiadomić załogę o podejrzanych działaniach albo naruszeniach bezpieczeństwa w kabinie.

13.2.2 Od 1 listopada 2003 r. wszystkie samoloty pasażerskie, posiadające największą certyfikowaną masę startową powyżej 45 500 kg albo z konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 60, muszą być wyposażone w drzwi, o zatwierdzonej konstrukcji, do kabiny załogi lotniczej, które są tak zaprojektowane, by były odporne na przebicie nabojem z broni krótkiej i odłamkiem granatu oraz na próby siłowego wtargnięcia przez osoby nieupoważnione. Zamknięcie lub otwarcie tych drzwi musi być możliwe ze stanowiska każdego z pilotów.

13.2.3 We wszystkich samolotach, które są wyposażone w drzwi do przedziału załogi lotniczej, zgodnie z pkt 13.2.2:

- a) drzwi te muszą być zamknięte i zablokowane od czasu, gdy wszystkie zewnętrzne drzwi wejściowe zostaną zamknięte po wejściu pasażerów na pokład, do czasu, gdy dowolne takie drzwi zostaną otwarte w celu zejścia pasażerów z pokładu, z wyjątkiem, gdy jest konieczne umożliwienie wejścia i wyjścia osobom upoważnionym; oraz

* W kontekście tego Rozdziału słowo „ochrona” jest stosowane w rozumieniu ochrony przed niedozwolonymi aktami przeciwko lotnictwu cywilnemu.

- b) muszą być zapewnione środki do obserwacji ze stanowiska każdego z pilotów strony zewnętrznej drzwi wejściowych do pomieszczeń załogi samolotu w celu zidentyfikowania osób żądających wejścia oraz wykrycia podejrzanego zachowania i potencjalnego zagrożenia.

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

13.2.5 **Zalecenie.** – *We wszystkich samolotach, które są wyposażone w drzwi do pomieszczeń załogi, zgodnie z pkt 13.2.4:*

- a) *drzwi te muszą być zamknięte i zablokowane od czasu, gdy wszystkie zewnętrzne drzwi wejściowe zostaną zamknięte po wejściu pasażerów na pokład, do czasu, gdy dowolne takie drzwi zostaną otwarte w celu zejścia pasażerów z pokładu, z wyjątkiem, gdy jest konieczne umożliwienie wejścia i wyjścia osobom upoważnionym; oraz*
- b) *powinny być zapewnione środki do obserwacji ze stanowiska każdego z pilotów strony zewnętrznej drzwi wejściowych do pomieszczenia załogi samolotu w celu zidentyfikowania osób żądających wejścia oraz wykrycia podejrzanego zachowania i potencjalnego zagrożenia.*

13.3 Lista kontrolna w procedurze przeszukania samolotu

Operator zapewni, aby na pokładzie znajdowała się lista kontrolna procedur postępowania, które muszą być przestrzegane przy poszukiwaniu bomby, w przypadku podejrzenia o sabotaż oraz do skontrolowania samolotu pod kątem ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot może stać się obiektem aktu bezprawnej ingerencji. Lista kontrolna musi być uzupełniona wskazówkami dotyczącymi odpowiedniego działania, jakie trzeba podjąć, jeśli zostanie znaleziona bomba lub podejrzany przedmiot oraz informacją o szczególnym miejscu dla złożenia bomby w samolocie, w którym skutki wybuchu będą najmniejsze.

13.4 Programy szkolenia

13.4.1 Operator musi ustanowić i realizować zatwierdzony program szkoleń w zakresie ochrony, który zapewni, że członkowie złogi będą działać w sposób najbardziej odpowiedni, by zminimalizować skutki aktów bezprawnej ingerencji. Jako minimum, program ten powinien uwzględnić następujące elementy:

- a) określenie powagi każdego zdarzenia;
- b) porozumiewanie się i współpraca załogi;
- c) właściwe działania w obronie własnej;
- d) użycie nie zabijających urządzeń obronnych, należących do członków załogi, którymi posługiwanie się zostało uznane przez Państwo Operatora;
- e) rozumienie zachowania terrorystów na tyle, by ułatwić członkom załogi radzenie sobie z zachowaniem porywacza i reakcją pasażerów;
- f) szkolenie na żywo w działaniu w różnych sytuacjach zagrożenia;
- g) procedury w kabinie załogi w celu ochrony samolotu; oraz
- h) procedury przeszukania samolotu i wskazanie miejsc w samolocie na umieszczenie bomby, jeśli to wykonalne, w których skutki wybuchu będą najmniej groźne

13.4.2 Operator musi również ustalić i realizować program szkolenia w celu zapoznania właściwych pracowników ze środkami zapobiegawczymi i technikami stosowanymi w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty, wyposażenia, dostaw i zaopatrzenia, których przewóz jest zamierzony w samolocie tak, by uczestniczyli oni 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.** – *Szczególne środki łagodzące i kierunkujące wybuch, powinny być dostępne do użycia w miejscu najmniejszego ryzyka umieszczenia bomby.*

13.6.2 **Zalecenie.** – *W przypadku, gdy operator zezwala na przewożenie broni zabranej pasażerowi, w samolocie powinna istnieć możliwość przechowywania takiej broni, w miejscu, w którym nie będzie możliwe dla żadnej osoby dostanie się do niej w czasie lotu.*

FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 8 – ZDATNOŚĆ DO LOTU STATKÓW POWIETRZNYCH

CZĘŚĆ III. SAMOLOTY DUŻE

CZĘŚĆ IIIA. SAMOLOTY O CIĘŻARZE PONAD 5700 KG, DLA KTÓRYCH WNIOSEK O CERYFIKACJĘ ZOSTAŁ ZGŁOSZONY W DNIU 13 CZERWCA 1960 LUB PO TYM DNIU, ALE PRZED 2 MARCA 2004

ROZDZIAŁ 11. OCHRONA

11.1 Samoloty użytkowane w wewnętrznych operacjach zarobkowych

Zalecenie. – *Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania zestawione dalej w niniejszym rozdziale, powinny być stosowane przez wszystkie Umawiające się Państwa, równie żw odniesieniu do zarobkowych operacji krajowych (usług lotniczych).*

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 wniosek o certyfikację został złożony w dniu 12 marca 2000 albo po tym dniu, muszą być przyjęte w czasie projektowania środki 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 pomieszczenia załogi lotniczej i dla których wniosek o uzupełnienie Certyfikatu Typu przez włączenie wersji pochodnej typu został złożony do władzy krajowej, musi być uwzględnione wzmocnienie wręgi, podłogi i sufitu, oddzielających pomieszczenie załogi lotniczej w taki sposób, aby były odporne na przebicie pociskiem z broni ręcznej (small arm) oraz odłamkiem granatu oraz aby wytrzymały próbę włamania, jeżeli te strefy są w czasie lotu dostępne dla pasażerów i załogi kabinowej.*

Uwaga. - Normy i zalecane praktyki na temat wymagań co do drzwi kabiny załogi lotniczej we wszystkich samolotach pasażerskich wykonujących przewozy zarobkowe są podane 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 albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60 i dla których wniosek o certyfikację został złożony w dniu 12 marca 2000 albo po tym dniu, muszą być w czasie projektowania samolotu przyjęte rozwiązania, uniemożliwiające łatwe ukrywanie na pokładzie samolotu broni, ładunków wybuchowych oraz innych niebezpiecznych obiektów oraz takie, które ułatwią procedury poszukiwania tych obiektów.

CZEŚĆ IIIB. SAMOLOTY O CIĘŻARZE PONAD 5700 KG, DLA KTÓRYCH WNIOSEK O CERTYFIKACJĘ ZOSTAŁ ZGŁOSZONY W DNIU 2 MARCA 2004 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, muszą być przyjęte w czasie projektowania środki dla określenia miejsca dla umieszczenia bomby, zapewniającego najmniejsze zagrożenie wybuchem dla samolotu i osób 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 pomieszczenia załogi lotniczej i dla których wniosek o wydanie Certyfikatu Typu został złożony do odpowiedniego nadzoru krajowego w dniu 20 maja 2006 lub po tym dniu, wręgi, podłogi i sufity, oddzielające pomieszczenie załogi lotniczej muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby były odporne na przebicie pociskiem z broni ręcznej (small arm) oraz odłamkami granatu, oraz aby wytrzymały próbę włamania, jeżeli te strefy są w czasie lotu dostępne dla pasażerów i załogi kabinowej.

10.3.2 **Zalecenie.** – *We wszystkich samolotach, od których Załącznik 6, Część I, Rozdział 13 wymaga, aby miały zatwierdzone drzwi do pomieszczenia załogi i dla których wniosek o uzupełnienie Certyfikatu Typu przez włączenie wersji pochodnej typu został złożony do odpowiedniego nadzoru krajowego w dniu 20 maja 2006 lub po tym dniu, musi być uwzględnione wzmocnienie wręgi, podłogi i sufitu, oddzielających pomieszczenie załogi lotniczej w taki sposób, aby były odporne na przebicie pociskiem z broni ręcznej (small arm) oraz odłamkiem granatu oraz aby wytrzymały próbę włamania, jeżeli te strefy są w czasie lotu dostępne dla pasażerów i załogi kabinowej.*

Uwaga. – Normy i zalecane metody postępowania na temat wymagań co do drzwi kabiny załogi lotniczej we wszystkich samolotach pasażerskich wykonujących przewozy zarobkowe są podane 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, albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60, muszą być w czasie projektowania samolotu przyjęte rozwiązania, uniemożliwiające łatwe ukrywanie na pokładzie samolotu broni, ładunków wybuchowych oraz innych niebezpiecznych obiektów oraz takie, które ułatwią procedury poszukiwania tych obiektów.

FRAGMENTY 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, odczytywalnych komputerowo.

Uwaga 1. – Specyfikacje dotyczące dokumentów odczytywalnych komputerowo (Dokument nr 9303, Seria) nie zezwalają na zmianę daty ważności i innych danych w obszarze odczytywalnym komputerowo.

Uwaga 2. – Państwa, których prawodawstwo zezwala obecnie na przedłużenie okresu ważności dokumentów, powinny rozpocząć działania zmierzające do zmiany stosownych zapisów prawnych w rozsądnym czasie.

.....

C. Ochrona dokumentów podróży

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

3.8 Umawiające się Państwa ustanowią kontrolę nad produkcją i wydawaniem dokumentów podróży w celu ochrony przed kradzieżą materiałów i niewłaściwym użytkowaniem nowo wydanych dokumentów podróży.

3.9 **Zalecana Metoda Postępowania.** – *Umawiające się Państwa powinny stosować dane biometryczne w wydawanych przez nie paszportach, wizach i innych oficjalnych dokumentach podróży, używając jednej lub więcej dodatkowych technologii, służących do zapisywania danych, celem uzupełnienia strefy odczytywalnej komputerowo, jak to zostało określone w Dokumencie nr 9303, zatytułowanym Dokumenty Podróży Odczytywalne Komputerowo. Wymagane dane, które powinny znajdować się na zintegrowanym chipie, są takie same jak te, które zostały wydrukowane na stronie z danymi posiadacza, tzn. dane znajdujące się w strefie odczytywalnej komputerowo plus cyfrowy obraz twarzy. Obraz(y) odcisku(ów) palca(ów) i/lub tęczówki są dodatkowymi danymi biometrycznymi, które mogą być używane w paszportach przez Umawiające się Państwa, chcące uzupełnić obraz twarzy innymi danymi biometrycznymi. Umawiające się Państwa, stosujące dane biometryczne w wydawanych przez nie paszportach odczytywalnych komputerowo, będą je zapisywać na bezstykowym zintegrowanym chipie, zgodnie ze standardem ISO/IEC 14443, i stosować oprogramowanie zgodne z Logiczną Strukturą Danych określoną przez ICAO.*

D. Dokumenty podróży

3.10 Umawiające się Państwa rozpoczną wydawanie paszportów odczytywalnych komputerowo, zgodnie ze specyfikacją zawartą w Części 1 Dokumentu 9303, nie później niż 1 kwietnia 2010 r.

Uwaga. – Powyższy standard nie ma na celu wykluczenia, w nagłych przypadkach, możliwości wydawania paszportów, które nie są odczytywalne komputerowo lub tymczasowych dokumentów podróży o ograniczonym okresie ważności.

3.10.1 Umawiające się Państwa zapewnią, że data ważności paszportów nieodczytywalnych komputerowo, wydanych po 24 listopada 2005 r., upłynie przed 24 listopada 2015 r.

.....

I. Kontrola dokumentów podróży

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

.....

3.33 Przewoźnicy lotniczy podejmą konieczne środki ostrożności w punkcie załadunkowym, dla zapewnienia, że pasażerowie znajdują się w posiadaniu dokumentów wymaganych przez dane Państwo tranzytowe lub przeznaczenia, na potrzeby kontroli określonej w niniejszym rozdziale.

.....

K. Procedury i odpowiedzialności związane z przylotem

.....

3.46 Władze publiczne każdego Umawiającego się Państwa będą konfiskować nielegalne, sfalszowane lub podrobione dokumenty podróży. Władze publiczne będą również konfiskować dokumenty podróży od osoby podszywającej się pod prawnego właściciela danego dokumentu podróży. Dokumenty te będą natychmiast wycofane z obiegu i zwrócone odpowiednim władzom Państwa, wymienionego jako ich wydawca lub do jego przedstawicielstwa dyplomatycznego.

3.47 **Zalecana Metoda Postępowania.** – *Zaleca się, aby w stosownych sytuacjach Umawiające się Państwa wprowadziły, w celu przyspieszenia odprawy, system zaawansowanej informacji o pasażerach, obejmujący przechwytywanie pewnych informacji paszportowych i wizowych przed odlotem, przesyłanie ich drogą elektroniczną władzom publicznym oraz analizowanie tych informacji, dla potrzeb zarządzania ryzykiem, przed przylotem. Dla zminimalizowania czasu obsługi odpraw paszportowych, zaleca się stosowanie urządzeń odczytujących dokumenty w celu przechwytywania informacji, znajdujących się w dokumentach podróży odczytywalnych komputerowo.*

.....

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

.....

3.70 CMC będą wydawane jedynie po dokonaniu sprawdzenia przeszłości przez odpowiedni organ władzy publicznej lub w jego imieniu. Dodatkowo, zostaną wdrożone odpowiednie kontrole podczas procesu wydawania CMC, takie jak stwierdzenie statusu zatrudnienia wnioskodawcy ubiegającego się o dany dokument przed jego wydaniem, kontrola przechowywania pustych blankietów oraz wymóg odpowiedzialności dla personelu zajmującego się wydawaniem dokumentów.

.....

ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT ŁADUNKU ORAZ INNYCH ARTYKUŁÓW

A. Postanowienia ogólne

.....

4.6 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 przypuszczać, 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

.....

5.18 Umawiające się Państwa, deportując osoby ze swojego terytorium uwzględnią wszelkie zobowiązania, odpowiedzialności i koszty związane z deportacją.

5.19 Umawiające się Państwa podczas ustalania z przewoźnikiem lotniczym informacji w zakresie wydalenia osoby deportowanej, udostępnią, możliwie najszybciej, 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.

.....

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

.....

B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego

.....

III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy

6.16 **Zalecana Metoda Postępowania** – 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.

<p style="text-align: center;">FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 10 – ŁĄCZNOŚĆ LOTNICZA TOM IV – SYSTEMY DOZOROWANIA I UNIKANIA KOLIZJI</p>

ROZDZIAŁ 2. INFORMACJE OGÓLNE

.....

2.1. WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)

.....

2.1.4 Kody odpowiedzi modem A (impulsy informacyjne)

.....

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

.....

2.1.4.2.3 Kod 7500 dla rozpoznawania statku powietrznego, który stał się obiektem bezprawnej ingerencji.

2.1.4.3 Będą stworzone odpowiednie postanowienia dotyczące naziemnego sprzętu dekodującego, gwarantujące natychmiastowe rozpoznanie kodów 7500, 7600 i 7700 modu A.

FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 11 – SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

ROZDZIAŁ 2. PRZEPISY OGÓLNE

.....

2.23 Postępowanie w stosunku do statków powietrznych w sytuacji zagrożenia

2.23.1 Statkowi powietrznemu, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że znajduje się w stanie zagrożenia, w tym również zagrożonemu aktem bezprawnej ingerencji, poświęca się maksimum uwagi, udziela pomocy i daje pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi, uwzględniając występujące okoliczności.

Uwaga. – Dla zawiadomienia o stanie zagrożenia, statek powietrzny wyposażony w łącze transmisji danych i/lub transpondery SSR może:

- a) wykorzystywać mod A, kod 7700, lub
- b) wykorzystać mod A, kod 7500, w celu wskazania że nastąpiła bezprawna ingerencja, i/lub
- c) wykorzystać odpowiednie możliwości ADS-B lub ADS-C, i/ lub
- d) nadać właściwą depeszę o zagrożeniu – za pomocą CPDLC (łącza transmisji danych dla łączności kontroler-pilot).

.....

2.23.2 Jeśli miał miejsce akt bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego lub przypuszcza się, że on nastąpił, organy ATS niezwłocznie spełniają prośby tego statku. Kontynuuje się nadawanie właściwych informacji dotyczących bezpieczeństwa wykonywania lotu i podejmowania koniecznego działania dla przyspieszenia wykonywania wszystkich etapów lotu, a szczególnie bezpiecznego lądowania statku powietrznego.

2.23.3 W przypadku wystąpienia lub podejrzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego, organy ATS, zgodnie z procedurami lokalnymi, niezwłocznie powiadamiają właściwą władzę wyznaczoną przez Państwo i wymieniają niezbędne informacje z operatorem lub jego wyznaczonym przedstawicielem.

Uwaga 1. – Statek powietrzny błądzący lub niezidentyfikowany może być podejrzewany jako statek powietrzny będący przedmiotem bezprawnej ingerencji. Patrz 2.24.1.3.

Uwaga 2. – Procedury odnoszące się do postępowania z błądzącymi lub niezidentyfikowanymi statkami powietrznymi zawarte są w 2.24.1.

Uwaga 3. – W PANS-ATM (Doc 4444), rozdział 15, 15.1.3 zawarte są bardziej szczegółowe procedury odnoszące się do aktów bezprawnej ingerencji.

.....

ROZDZIAŁ 5. SŁUŻBA ALARMOWA

5.1 Stosowanie

5.1.1 Służba alarmowa jest zapewniana:

.....

c) statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są obiektem aktu bezprawnej ingerencji.

.....

5.2 Zawiadamianie ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego

5.2.1 Nie wyłączając innych okoliczności, które mogłyby uzasadniać konieczność takiego zawiadamiania, organy służb ruchu lotniczego, z wyjątkiem przypadku omówionego w punkcie 5.5.1, natychmiast alarmują ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego o statku powietrznym, co do którego uważają, że znajduje się w stanie zagrożenia, stosując poniższe kryteria ogłaszania faz zagrożenia statku powietrznego:

.....

b) *Faza alarmu*, gdy:

.....

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

5) wiadomo lub przypuszcza się, że statek powietrzny jest obiektem 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 alarmu, to, jeśli jest to możliwe, zawiadamia o tym użytkownika statku powietrznego przed zaalarmowaniem ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Uwaga. – Jeżeli statek powietrzny znajduje się w fazie niebezpieczeństwa, ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego powinien być o tym natychmiast zawiadomiony, zgodnie z punktem 5.2.1.

5.5.2 Wszystkie informacje przekazane ośrodkowi koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego przez ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej są, jeśli to możliwe, przekazywane bezzwłocznie użytkownikowi statku powietrznego.

5.6 Informacje dla statków powietrznych lecących 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, jeśli nie było o tym wzmianki w meldunku z zagrożonego statku powietrznego i jeśli istnieje pewność, że taka wzmianka pogorszy sytuację.

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

ROZDZIAŁ 5. BADANIE

.....

ORGANIZACJA I PROWADZENIE BADANIA

.....

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA
PROWADZĄCEGO BADANIE**

.....

Informowanie organów ochrony lotnictwa

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

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

ROZDZIAŁ 3. CHARAKTERYSTYKI FIZYCZNE

.....

3.14 Odizolowane stanowisko postoju statku powietrznego

3.14.1 Należy wyznaczyć odizolowane stanowisko postoju statku powietrznego lub poinformować lotniskowy organ kontroli ruchu lotniczego o wyznaczonym obszarze lub obszarach przeznaczonych do ustawienia statku powietrznego, co do którego zachodzi podejrzenie, że stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji lub z innych powodów istnieje konieczność odizolowania statku powietrznego od normalnej działalności lotniska.

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

.....

ROZDZIAŁ 5. WZROKOWE POMOCE NAWIGACYJNE

.....

5.3 Światła

.....

5.3.23 Oświetlenie płyt postojowych (patrz również punkt 5.3.16.1 i 5.3.17.1)

Zastosowanie

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

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

Uwaga 2. – Informacje o wyznaczaniu odizolowanego stanowiska statku powietrznego zawiera punkt 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) niezbędne oświetlenie dla służb 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 niebezpiecznego zdarzenia, zwłaszcza w zakresie ratowania

życia ludzkiego oraz utrzymania operacji lotniczych. Plan działania w sytuacjach zagrożenia określa sposoby koordynacji działań różnych służb i organów lotniskowych oraz instytucji i podmiotów znajdujących się w środowisku lokalnym, które mogłyby być pomocne w sprostaniu sytuacji zagrożenia. Wytyczne mogące stanowić pomoc dla właściwych władz, przy opracowaniu planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku znajdują się w „Podręczniku służb portu lotniczego”, Część 7 (Doc 9137).

9.1.1 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla danego lotniska musi być opracowany współmiernie do rodzaju operacji wykonywanych przez statki powietrzne oraz innych rodzajów działalności prowadzonych na lotnisku.

9.1.2 Plan działania w sytuacjach zagrożenia musi zapewnić koordynację działań niezbędnych 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, zdarzenia z materiałami niebezpiecznymi, pożary budynków, katastrofy naturalne oraz sytuacje nadzwyczajne związane z zagrożeniami dla zdrowia publicznego.

.....

9.1.3 Plan działania w sytuacjach zagrożenia musi zapewnić uczestnictwo i koordynację działań wszystkich organów, które zdaniem właściwych władz, mogłyby pomóc w opanowaniu sytuacji zagrożenia.

Uwaga 1. – Przykłady ww. organów to:

- na lotnisku: organy kontroli ruchu lotniczego, służby ratowniczo-gaśnicze, administracja lotniska, służby medyczne i sanitarne, przewoźnicy lotniczy, policja i służba ochrony lotniska;
- poza lotniskiem: straż pożarna, policja, władze 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, w razie potrzeby, powinien zapewniać współpracę i koordynację z centrum koordynacji ratownictwa.

9.1.5 **Zalecenie.** – Dokument: „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 osób fizycznych, które należy zaalarmować 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.** – W czasie sytuacji zagrożenia, powinno być dostępne stale centrum operacyjne do kierowania działaniami w sytuacjach zagrożenia oraz ruchome 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.** – *Ruchome stanowisko dowodzenia powinno być w stanie, w razie potrzeby przemieścić się bardzo szybko na miejsce, gdzie zaistniała sytuacja zagrożenia i powinno zapewnić na miejscu koordynację działań wszystkich organów uczestniczących w operacji.*

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 wymaganiami lotniska.*

Lotniskowe ćwiczenia działania w sytuacjach zagrożenia

9.1.12 Plan działania w sytuacjach zagrożenia musi zawierać procedury pozwalające na okresowe sprawdzenie aktualności planu w celu oceny uzyskanych rezultatów i poprawy jego skuteczności.

Uwaga. – *Plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien uwzględnia wszystkie uczestniczące organy wraz z odpowiednim wyposażeniem.*

9.1.13 Plan musi być okresowo sprawdzany poprzez prowadzenie:

- a) kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku, wykonywanych nie rzadziej, niż co dwa lata,
- b) częściowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia, przeprowadzanych w ciągu roku po danym ćwiczeniu kompleksowym, aby zapewnić że jakiegokolwiek niedociągnięcia wykryte w czasie ćwiczenia kompleksowego zostały skorygowane,

oraz być poddany przeglądowi po tych ćwiczeniach lub po każdym działaniu w rzeczywistej sytuacji zagrożenia, w celu skorygowania wszelkich nieprawidłowości, jakie wystąpiły w trakcie ich trwania lub rzeczywistego zagrożenia.

Uwaga. – *Celem ćwiczeń kompleksowych jest zapewnienie, aby plan działania w sytuacjach zagrożenia odpowiadał różnym rodzajom zagrożeń. Celem ćwiczeń częściowych jest zapewnienie odpowiednich działań ze strony poszczególnych organów uczestniczących w działaniu ratowniczym oraz poszczególnych elementów planu, takich jak np. system łączności.*

.....

9. 10 Ogrodzenie

Zastosowanie

.....

9.10.2 Lotnisko musi posiadać 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., gdzie niezbędne jest zapobieganie dostępowi.*

Uwaga 2. – *Specjalne środki mogą być wymagane, aby zapobiec dostępowi osób nieupoważnionych do dróg startowych i dróg kołowania krzyżujących się z drogami publicznymi.*

9.10.3 Należy zapewnić odpowiednie środki ochrony w celu zapobiegania nieumyślnemu lub zamierzonemu dostępowi osób nieupoważnionych do urządzeń i instalacji naziemnych znajdujących się poza lotniskiem, które mają duże znaczenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Lokalizacja

9.10.4 Ogrodzenie lub bariera musi być umieszczone tak, aby oddzielić pole ruchu naziemnego i inne obiekty lub strefy na lotnisku istotne dla bezpieczeństwa operacji statków powietrznych, od stref ogólnie dostępnych dla osób postronnych.

9.10.5 **Zalecenie.** – *Gdy większy poziom ochrony jest uważany za niezbędny, strefa wolna powinna być zapewniona po obu stronach ogrodzenia lub bariery, aby ułatwić pracę patrolowi oraz utrudnić wkraczanie do niej. Należy rozważyć istnienie drogi wewnętrznej wzdłuż ogrodzenia lotniska dla użytku personelu utrzymania i patroli ochrony.*

9.11 Oświetlenie bezpieczeństwa

Zalecenie. – *Na terenie lotniska, wszędzie tam, gdzie uznano za pożądane ze względów ochrony lotniska, ogrodzenie lub inna bariera przeznaczone do ochrony międzynarodowego lotnictwa cywilnego i jego obiektów, powinny być oświetlone na wymaganym minimalnym poziomie. Należy zwrócić uwagę na to, aby światła były tak rozmieszczone by oświetlenie obejmowało strefy po obu stronach ogrodzenia lub bariery, w szczególności w miejscach przejść.*

<p style="text-align: center;">FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 18 – BEZPIECZNY TRANSPORT MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ POWIETRZNĄ</p>
--

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

.....

2.2 Techniczne Instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych

e) 2.2.1. *Każde z Państw Umawiających się musi podjąć przedsięwzięcia niezbędne dla osiągnięcia zgodności ze szczegółowymi postanowieniami zawartymi w Technicznych Instrukcjach Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (Doc 9284), zatwierdzanych i wydawanych okresowo zgodnie z procedurami ustalonymi przez Radę ICAO. Każde z Państw Umawiających się podejmie również niezbędne przedsięwzięcia dla osiągnięcia zgodności ze zmianami do Technicznych Instrukcji, które mogą być opublikowane w określonym czasie stosowania aktualnego wydania Technicznych Instrukcji.*

f) 2.2.2. **Zalecenie.** – *Każde z Państw Umawiających się powinno informować ICAO o trudnościach napotykanym w zastosowaniu Technicznych Instrukcji oraz wszelkich zmianach, które sugeruje się w tych instrukcjach.*

.....

ROZDZIAŁ 10. USTANOWIENIE PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Technicznych Instrukcjach, muszą zostać ustanowione i być aktualizowane programy szkoleniowe z zakresu transportu materiałów niebezpiecznych.

.....

ROZDZIAŁ 13. ZAPEWNIENIE OCHRONY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

Każde z Państw Umawiających się powinno ustanowić warunki ochrony dla materiałów niebezpiecznych, obowiązujące nadawców, operatorów i inne osoby zaangażowane w transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, tak aby zminimalizować kradzież lub niewłaściwe użycie materiałów niebezpiecznych, co może zagrażać ludziom, mieniu i środowisku. Te warunki powinny być proporcjonalne do warunków ochrony wymienionych w innych załącznikach i Technicznych Instrukcjach.

FRAGMENTY Z DOKUMENTU 9284 – *TECHNICZNE INSTRUKCJE BEZPIECZNEGO TRANSPORTU MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ POWIETRZNĄ*

Część 1. INFORMACJE OGÓLNE

.....

Rozdział 4 SZKOLENIE

Fragmenty tego Rozdziału mogą się różnić w zależności od różnic pomiędzy państwami AE 2, CA 18, HK 1; zob. Tabela A1.

4.1. TWORZENIE PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH

4.1.1 Należy stworzyć i utrzymywać początkowe i cykliczne programy szkoleniowe dotyczące przewożenia materiałów niebezpiecznych przez:

.....

g) organy zajmujące się kontrolą bezpieczeństwa pasażerów oraz ich bagażu i/lub ładunków, poczty lub innych materiałów.

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

ROZDZIAŁ 5. MINIMA I METODY SEPARACJI

.....

5.2. PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE SEPARACJI RUCHU KONTROLOWANEGO

.....

5.2.1.3. Większe separacje niż określone minima powinny być stosowane wtedy, gdy wyjątkowe okoliczności, takie jak bezprawna ingerencja lub trudności nawigacyjne wymagają szczególnej ostrożności. Należy uczynić to ze stosownym uwzględnieniem wszystkich odpowiednich czynników tak, aby uniknąć utrudnienia przepływu ruchu lotniczego przez stosowanie nadmiernych separacji.

Uwaga.— Bezprawna ingerencja względem statku powietrznego stanowi szczególny przypadek, który będzie wymagał stosowania większych separacji, niż określone minima, między statkiem powietrznym poddanym bezprawnej ingerencji a innymi statkami powietrznymi.

.....

ROZDZIAŁ 15. PROCEDURY DOTYCZĄCE ZAGROŻEŃ, UTRATY ŁĄCZNOŚCI I NIEPRZEWIDZIANYCH SYTUACJI

15.1 PROCEDURY STOSOWANE W PRZYPADKU ZAGROŻENIA

15.1.1 Informacje ogólne

15.1.1.1 Różne okoliczności towarzyszące każdej sytuacji zagrożenia uniemożliwiają ustalenie dokładnych szczegółowych procedur, jakie należy stosować. Poniżej podane procedury stanowią ogólne wytyczne przeznaczone dla personelu służb ruchu lotniczego. Organy kontroli ruchu lotniczego powinny realizować pełną koordynację między sobą, a personel powinien wykazać pełną inicjatywę w działaniu podczas stanów zagrożenia.

Uwaga 1.— Dodatkowe procedury stosowane w przypadkach zagrożenia i zaistnienia nieprzewidzianych sytuacji podczas korzystania z systemu dozoru ATS są zawarte w rozdziale 8, pkt 8.8.1.

Uwaga 2.— Jeżeli pilot statku powietrznego, będącego w stanie zagrożenia, otrzymał wcześniej od ATC polecenie włączenia ściśle określonego kodu, to kod ten z reguły jest utrzymywany, chyba że w szczególnych okolicznościach pilot podejmie inną decyzję lub otrzyma inne polecenie. Gdy ATC nie zażądał ustawienia odpowiedniego kodu, to pilot powinien na transponderze ustawić Mod A, Kod 7700.

15.1.1.2. Gdy statek powietrzny zgłasza zagrożenie, to jednostka ATS powinna podjąć właściwe niżej podane działania:

- a) gdy załoga lotnicza nie stwierdziła wyraźnie lub z innych źródeł nie uzyskano informacji, to należy podjąć wszelkie niezbędne działania w celu ustalenia identyfikacji i typu statku powietrznego, rodzaju zagrożenia, zamiarów załogi lotniczej, jak również pozycji i poziomu lotu statku powietrznego;
- b) zdecydować o podjęciu najbardziej odpowiedniej pomocy, która może być udzielona;
- c) zaangażować do pomocy każdą inną jednostkę ATS lub inne służby, które mogą udzielić pomoc statkowi powietrznemu;
- d) dostarczać załodze lotniczej każdej żądanej informacji, jak również dodatkowych odpowiednich informacji, takich jak: szczegóły dotyczące odpowiednich lotnisk, minimalne bezpieczne wysokości bezwzględne, informacje o pogodzie;
- e) uzyskać od operatora lub załogi lotniczej kolejne informacje mające związek z zaistniałą sytuacją, takie jak: liczba osób na pokładzie, ilość pozostałego paliwa, możliwość posiadania niebezpiecznych materiałów i rodzaj tych materiałów; i
- f) zawiadomić właściwe jednostki ATS i władze, jak podano w lokalnych instrukcjach.

15.1.1.3. W miarę możliwości należy unikać zmian częstotliwości radiowych i kodu SSR; z reguły należy tego dokonywać tylko w tym przypadku, gdy danemu statkowi powietrznemu zapewni się bardziej sprawną obsługę. Do niezbędnego minimum należy ograniczyć instrukcje dotyczące manewrów statku powietrznego z uszkodzonym silnikiem. W miarę potrzeby inne statki powietrzne wykonujące lot w pobliżu statku powietrznego będącego w zagrożeniu, powinny być informowane o zaistniałych okolicznościach.

Uwaga.— Żądanie od załogi lotniczej informacji podanej w pkt 15.1.1.2. lit. e) może być dokonane tylko wtedy, gdy informacja ta nie jest możliwa do uzyskania od operatora lub z innych źródeł i powinna być ograniczona do najistotniejszych informacji.

15.1.2 Pierwszeństwo

Statek powietrzny, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że znajduje się w stanie zagrożenia włącznie z tym, że jest poddany bezprawnej ingerencji, powinien mieć pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi.

5.1.3 Bezprawna ingerencja i groźba obecności bomby na pokładzie statku powietrznego

15.1.3.1 Personel służby ruchu lotniczego powinien być przygotowany do rozpoznawania wszelkich oznak świadczących o tym, że statek powietrzny uległ bezprawnej ingerencji.

15.1.3.2 Gdy zaistnieje przypuszczenie, że statek powietrzny uległ bezprawnej ingerencji, i brak odrębnego automatycznego zobrazowania Kodu 7500 Mod A i Kodu 7700 — SSR, to kontroler radarowy powinien dążyć do sprawdzenia swego przypuszczenia, nastawiając dekoder radaru wtórnego na mod A kod 7500, a następnie na kod 7700.

Uwaga.— Oczekuje się, że statek powietrzny wyposażony w transponder radaru wtórnego będzie miał nastawiony transponder na mod A kodu 7500, aby wskazać, że uległ bezprawnej ingerencji. Statek powietrzny może mieć nastawiony transponder na mod A kod 7700 w celu wskazania, że grozi mu poważne i bliskie niebezpieczeństwo i że wymaga natychmiastowej pomocy. Statek powietrzny wyposażony w inne nadajniki systemu dozorowania, łącznie z ADS-B i ADS-C, może przesyłać sygnał o zagrożeniu i/lub pilnej potrzebie za pomocą wszystkich dostępnych środków.

15.1.3.3. Jeżeli wiadomo lub przypuszcza się, że statek powietrzny uległ bezprawnej ingerencji lub otrzymano ostrzeżenie o groźbie wybuchu bomby, to jednostki ATS powinny bezzwłocznie odpowiadać na prośby dowódcy statku powietrznego lub spełniać oczekiwane żądania, włącznie z prośbami o podanie informacji dotyczących urządzeń żeglugi powietrznej, procedur i służb wzdłuż trasy lotu i na każdym lotnisku zamierzonego lądowania oraz powinny podjąć takie działania, jakie są konieczne w celu przyspieszenia wykonania wszystkich faz lotu.

15.1.3.3.1 Jednostki ATS powinny także:

- a) przesłać i przesyłać nadal informacje dotyczące bezpiecznego wykonywania lotu — bez spodziewania się odpowiedzi ze strony statku powietrznego;
- b) monitorować i nanosić postęp lotu za pomocą dostępnych środków i koordynować przekazywanie kontroli z przyległymi jednostkami ATS bez żądania nadawań lub innych odpowiedzi ze strony statku powietrznego, chyba że łączność ze statkiem powietrznym pozostaje w normie;
- c) poinformować i w dalszym ciągu informować właściwe jednostki ATS, włącznie z organami sąsiednich FIRów, które mogą być zainteresowane postępowaniem lotu.

Uwaga.— Stosując ten przepis należy uwzględniać wszystkie czynniki, które mogą mieć wpływ na postęp lotu, włącznie z zapasem paliwa i możliwością nagłych zmian trasy i destynacji. Celem jest dostarczenie, możliwie jak najwcześniej w danych okolicznościach, każdej jednostce służby ruchu lotniczego odpowiednich informacji odnośnie przewidywanego lub możliwego wlotu statku powietrznego do obszaru podległego tej jednostce.

- d) zawiadomić:
 - 1) operatora lub jego wyznaczonego przedstawiciela;
 - 2) właściwe centrum koordynacji ratownictwa — zgodnie z odpowiednimi procedurami alarmowymi;

- 3) odpowiedni organ wyznaczony przez Państwo;

Uwaga. – Przyjmuje się, że z kolei wyznaczony organ bezpieczeństwa i/lub operator zawiadomią inne zainteresowane strony zgodnie z ustalonymi wcześniej procedurami.

- e) pośredniczyć między statkiem powietrznym, a wyznaczonymi organami w przesyłaniu depezb dotyczących okoliczności dotyczących bezprawnej ingerencji.

Uwaga. – Do depezb tych zalicza się m.in.: początkowe depezb zgłaszające incydent; depezb aktualizujące istniejący incydent; depezb zawierające decyzje powzięte przez odpowiednie organy; depezb o przekazaniu odpowiedzialności; depezb o przyjęciu odpowiedzialności; depezb wskazujące, że jednostka nie uczestniczy dłużej w incydencie; i depezb zamykające incydent.

15.1.3.4. Niżej wymienione dodatkowe procedury powinny być zastosowane w przypadku odebrania informacji o zagrożeniu bombą lub innym urządzeniem wybuchowym na pokładzie znanego statku powietrznego. Jednostka ATS po otrzymaniu informacji o zagrożeniu powinna:

- a) posiadając bezpośrednią łączność ze statkiem powietrznym, niezwłocznie informować załogę lotniczą o zagrożeniu i o okolicznościach związanych z tym zagrożeniem; lub
- b) w przypadku nie posiadania bezpośredniej łączności ze statkiem powietrznym, informować niezwłocznie załogę lotniczą poprzez inne jednostki ATS lub poprzez inne kanały.

15.1.3.5. Jednostka ATS posiadająca łączność ze statkiem powietrznym powinna upewnić się o zamiarach załogi lotniczej i o zamiarach tych informować inne jednostki ATS, które mogą być zainteresowane tym lotem.

15.1.3.6. Statek powietrzny powinien być obsługiwany w najbardziej sprawny sposób, przy czym, na tyle na ile jest to możliwe, należy wykluczyć ryzyko związane z bezpieczeństwem innych statków powietrznych, personelu i naziemnych instalacji.

15.1.3.7. Statkowi powietrznemu w trakcie lotu należy niezwłocznie wydać zezwolenie na lot do nowego miejsca docelowego, kiedy jest pożądane. Każde żądanie załogi lotniczej na wznoszenie lub zniżanie w celu wyrównania lub zmniejszenia różnicy między ciśnieniem zewnętrznym powietrza, a ciśnieniem w kabinie, powinno być możliwie najszybciej akceptowane.

15.1.3.8. Statkowi powietrznemu będącemu na ziemi należy polecić, aby w miarę możliwości znajdował się on z dala od innych statków powietrznych i instalacji, a w miarę potrzeby zwolnił drogę startową. Statek powietrzny powinien otrzymać polecenie na kołowanie do wyznaczonego lub odizolowanego miejsca parkowania — zgodnie z lokalnymi instrukcjami. W przypadku, kiedy załoga lotnicza natychmiastowo nakaże pasażerom i załodze opuszczenia pokładu, inne statki powietrzne, pojazdy i personel powinni znajdować się w bezpiecznej odległości od statku powietrznego będącego w stanie zagrożenia.

15.1.3.9. Jednostki ATS nie udzielają załodze lotniczej jakichkolwiek rad lub sugestii odnośnie postępowania z urządzeniem wybuchowym.

15.1.3.10. Statek powietrzny, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że uległ bezprawnej ingerencji lub który z innych przyczyn wymaga odosobnienia od normalnej działalności lotniskowej, powinien otrzymać zezwolenie na udanie się na wyznaczone odizolowane miejsce parkowania. Jeżeli takie odizolowane miejsce parkowania nie zostało wyznaczone lub gdy to wyznaczone miejsce nie jest dostępne, statek powietrzny otrzyma zezwolenie na udanie się na miejsce znajdujące się w strefie lub strefach wybranych na podstawie wcześniejszego porozumienia z władzami lotniska. Zezwolenie na kołowanie powinno określać trasę kołowania do miejsca parkowania. Trasa ta powinna być wybrana w sposób mający na celu zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa ludzi, innych statków powietrznych i urządzeń na lotnisku.

Uwaga. — Patrz Załącznik 14, tom I, rozdział 3.

**FRAGMENTY Z PROCEDUR SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ –
OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH (DOC 8168), TOM I – PROCEDURY LOTU**

CZĘŚĆ III. PROCEDURY OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH

**DZIAŁ 3. PROCEDURY UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA WTÓRNEGO RADARU DOZOROWANIA (SSR)
PROCEDURY OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH**

Rozdział 1

OPERACJE TRANSPONDERÓW

.....

1.4 PROCEDURY STOSOWANE W PRZYPADKU ZAGROŻENIA

Pilot statku powietrznego będącego w stanie zagrożenia nastawi transponder na Mod A Kod 7700 o ile wcześniej nie nakazano pilotowi ustawienia transpondera na inny określony kod. W przypadku tego ostatniego, pilot użyje określonego kodu, o ile jednostka ATC nie zaleci inaczej. Jednakże, pilot może wybrać Mod A Kod 7700 kiedy zaistnieje określona przyczyna wskazująca, że będzie to najlepsze rozwiązanie.

.....

1.6 BEZPRAWNA INGRENCA WOBEC STATKU POWIETRZNEGO W TRAKCIE LOTU

1.6.1 Jeżeli statek powietrzny w trakcie lotu uległ bezprawnej ingerencji, dowódca tego statku powietrznego podejmie próbę nastawienia transpondera na Mod A Kod 7500 celem poinformowania o zaistniałej sytuacji. Jeżeli okoliczności na to pozwalają, zamiast powyższego należy użyć Kodu 7700.

1.6.2 Jeżeli pilot użył Modu A Kodu 7500, a jednostka ATC poprosiła o potwierdzenie tego kodu (w zgodzie z punktem 1.1.5), pilot, odpowiednio do okoliczności, potwierdzi lub pozostawi prośbę bez odpowiedzi.

Uwaga. – Jeżeli pilot nie odpowie, jednostka ATC uzna to za potwierdzenie, że użycie Kodu 7500 nie jest nieumyślnym wybraniem błędnego kodu.

— KONIEC —

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520-73-14, (22) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (22) 520-72-22, (22) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (22) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
