

**OBWIESZCZENIE NR 20
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 6 września 2010 r.

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

Na podstawie art. 3 ust. 2 w związku z art. 23 ust. 2 pkt 1 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”, obejmujący poprawki od 1 do 11 – do Konwencji o międzyna-

dowym 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, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.*

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 20
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 6 września 2010 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 1 grudnia 2005 r. i zastępuje, od dnia 1 lipca 2006 r., wszystkie wcześniejsze wydania Załącznika 17.

Informacja dotycząca zastosowania Norm i Zalecanych Metod Postępowania znajduje się w Przedmowie do niniejszego Załącznika.

**Wydanie ósme
Kwiecień 2006 r.**

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

POPRAWKI

Poprawki są regularnie ogłaszane w *Dzienniku Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO* oraz w *Dodatku do Katalogu Publikacji i Audiowizualnych Pomocy Szkoleniowych ICAO*, który stanowi punkt odniesienia dla czytelników niniejszej publikacji. Poniżej znajduje się miejsce przeznaczone do prowadzenia zapisów dotyczących poprawek.

WYKAZ POPRAWEK I ERRATA

POPRAWKI			
Nr	Dzień wejścia w życie	Wprowadzono dnia	Wprowadzono przez
1-11	Dołączono w tym wydaniu		

ERRATA			
Nr	Data wydania	Wprowadzono dnia	Wprowadzono przez

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	v	ZAŁĄCZNIK DO ZAŁĄCZNIKA 17
ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE	1-1	<i>Wyciągi z Załącznika 2 – Przepisy ruchu lotniczego</i>ATT-1
ROZDZIAŁ 2. ZASADY OGÓLNE	2-1	<i>Wyciągi z Załącznika 6 – Operacje Statków Powietrznych, Część I – Międzynarodowy Przewóz Lotniczy – Samoloty</i>ATT-2
2.1 Cele	2-1	
2.2 Zastosowanie.....	2-1	
2.3 Ochrona i ułatwienia	2-1	<i>Wyciągi z Załącznika 8 – Zdarność statków powietrznych do lotu</i>ATT-4
2.4 Współpraca międzynarodowa.....	2-1	
2.5 Sprzęt i prace badawczo-rozwojowe.....	2-2	
ROZDZIAŁ 3. ORGANIZACJA	3-1	<i>Wyciągi z Załącznika 9 – Ułatwienia</i>ATT-4
3.1 Organizacja krajowa i właściwa władza lotnicza	3-1	<i>Wyciągi z Załącznika 10 – Łączność lotnicza, Tom IV (Radar Wtórny Dozorowania i Systemy Zapobiegania Kolizjom)</i>ATT-6
3.2 Operacje portu lotniczego	3-1	
3.3 Przewoźnicy lotniczy	3-1	
3.4 Kontrola jakości	3-2	<i>Wyciągi z Załącznika 11 – Służby Ruchu Lotniczego</i>ATT-7
ROZDZIAŁ 4. ZAPOBIEGAWCZE ŚRODKI OCHRONY	4-1	<i>Wyciągi z Załącznika 13 – Badanie Wypadków i Incydentów Lotniczych</i>ATT-8
4.1 Cel.....	4-1	<i>Wyciągi z Załącznika 14 – Lotniska, Tom I – Projektowanie Lotnisk i Operacje</i>ATT-8
4.2 Środki dotyczące kontroli dostępu	4-1	
4.3 Środki ochrony statków powietrznych.....	4-1	
4.4 Środki ochrony pasażerów i ich bagażu kabinowego	4-2	<i>Wyciągi z Załącznika 18 – Bezpieczny Transport Materiałów Niebezpiecznych Drogą Lotniczą</i>ATT-11
4.5 Środki ochrony bagażu rejestrowanego	4-2	
4.6 Środki ochrony ładunków, poczty i innych towarów.....	4-3	<i>Wyciągi z Dok. 9284 – Instrukcje Techniczne dotyczące Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Lotniczą</i>ATT-11
4.7 Środki ochrony pasażerów specjalnych kategorii....	4-3	
ROZDZIAŁ 5. PROCEDURY ZARZĄDZANIA REAGOWANIEM NA AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI	5-1	<i>Wyciągi z Procedur Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Dok. 4444)</i>ATT-12
5.1 Zapobieganie.....	5-1	<i>Wyciągi z Procedur dotyczących Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje Statków Powietrznych (Dok. 8168)</i>
5.2 Reagowanie.....	5-1	<i>Tom I – Procedury Lotu</i>ATT-15
5.3 Wymiana informacji i powiadamianie	5-2	

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Materiał stanowiący treść niniejszego Załącznika został opracowany przez Radę zgodnie z dwiema poniższymi rezolucjami 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 inkorporowała materiał zawarty w Załącznikach do niniejszej Rezolucji jako Normy, Zalecane Metody Postępowania i Procedury w istniejących lub nowych Załącznikach lub innych dokumentach wykonawczych lub materiale pomocniczym Organizacji.

Rezolucja A18-10: Dodatkowe Środki Techniczne dla zapewnienia ochrony i bezpieczeństwa Międzynarodowego Cywilnego Transportu Lotniczego.

ZGROMADZENIE:

- (1) ZWRACA SIĘ DO RADY Z PROŚBĄ o zagwarantowanie w odniesieniu do technicznych aspektów bezpieczeństwa transportu powietrznego, że:
- (a) zagadnienie ochrony transportu powietrznego nadal będzie skupiało odpowiednią uwagę Sekretarza Generalnego, z pierwszeństwem wspólnym z obecnym zagrożeniem 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 przekazanych przez Umawiające się Państwa oraz zainteresowanych Organizacji Międzynarodowych, 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 — Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji”.

Tabela A ilustruje 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 kompletnego dokumentu Państwu celem wdrożenia środków ochrony zalecanych przez niniejszy Załącznik – Załącznik do niego zawiera wyciągi z innych Załączników, Instrukcji Technicznych dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Droga Lotniczą (Dokument 9284), PANS-ATM oraz PANS-OPS, dotyczące działań, jakie mają zostać podjęte przez Państwa w celu zapobieżenia aktom bezprawnej ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu lub gdyby został popełniony taki akt ingerencji.

Materiał pomocniczy

Podręcznik Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżone) 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 Umawiających się Państw

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

Powiadomienie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw 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 Normami Międzynarodowymi, zawartymi w niniejszym Załączniku oraz o jakichkolwiek wprowadzonych do nich poprawkach. Umawiające się Państwa są proszone, by na bieżąco informowały Organizację ICAO o jakichkolwiek rozbieżnościach, które mogą występować, lub o wycofaniu rozbieżności wcześniej zgłoszonych. Szczególna prośba dotycząca zgłaszania rozbieżności zostanie przesłana do Umawiających się Państw natychmiast po przyjęciu każdej poprawki do niniejszego Załącznika.

Umawiające się Państwa 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 Umawiających się Państw na postanowienia Załącznika 15, związane z publikacją rozbieżności pomiędzy ich krajowymi regulacjami prawnymi i stosowanymi praktykami a odnoszącymi się do nich Norma-

Aneks 17 – Ochrona

Przedmowa

mi 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 Umawiających się Państw na potrzebę stosowania w ich krajowych uregulowaniach prawnych, w możliwie szerokim zakresie, języka Norm ICAO, które posiadają charakter normatywny oraz na potrzebę wskazywania odstępstw od tych Norm, 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 tekstowych.

Informacje ogólne

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

1.— Struktura stanowiąca 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 zastosują 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, których ujednolicone zastosowanie zostało uznane za pożądane w interesie bezpieczeństwa, prawidłowości 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) *Definicje zwrotów* użytych w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania, które uznaje się za wymagające wyjaśnienia w związku z tym, że ich znaczenia nie są ujęte w słownikach. Definicja 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 wynikające z działalności 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 sekcji Załącznika, stanowiące pomoc w zrozumieniu zastosowania tekstu.
- c) *Uwagi* umieszczone w tekście, tam gdzie to konieczne w celu podania informacji faktograficznych lub odniesień dotyczących Norm i Zalecanych Metod Postępowania, o których mowa, niebędące częścią Norm czy Zalecanych Metod Postępowania.
- d) *Załączniki* zawierające materiał uzupełniający Norm i Zalecanych Metod 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 Aneksu na szczeblu krajowym oraz dla innych celów przewidzianych w Konwencji, albo poprzez bezpośrednie wykorzystanie tekstu albo przetłumaczenie go na język narodowy Państwa, oraz o poinformowanie o tym fakcie Organizacji ICAO.

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

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

Tabela A. Poprawki do Załącznika 17

<i>Poprawka</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Przedmiot</i>	<i>Data przyjęcia</i> <i>Data wejścia w życie</i> <i>Data obowiązywania</i>
(Wydanie 1)	Działanie Rady zgodne z Rezolucjami A17-10 i A18-10 Zgromadzenia	—	22 marca 1974 22 sierpnia 1974 27 lutego 1975
1	Działanie Rady zgodne z Rezolucją A21-23 Zgromadzenia	Zmiana w statusie punktów 3.1.2 i 5.1.2 Normy; zebranie i rozpowszechnianie informacji dotyczących statku powietrznego będącego obiektem bezprawnej ingerencji.	31 marca 1976 31 lipca 1976 30 grudnia 1976
2	Propozycje niektórych Państw oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Przeniesienie specyfikacji występujących w Rozdziale 9 Załącznika 9 - Ułatwienia (Wydanie siódme) do Załącznika 17; nowe postanowienie w Rozdziale 5 dotyczące środków, jakie należy podjąć w celu kontroli pasażerów transferowych i tranzytowych oraz ich bagażu kabinowego; oraz rozszerzenie uwagi do punktu 5.2.4 (Załącznik 17, Rozdział 5) dotyczącej środków i procedur zapobiegających dostępowi osób nieupoważnionych do określonych obszarów na terenie lotniska.	15 grudnia 1977 15 kwietnia 1978 10 sierpnia 1978
3	Propozycje niektórych Państw i Sekretariatu oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Dodano specyfikacje dotyczące dokonywanego przez Państwa przeglądu poziomu zagrożenia, opracowania programów szkoleniowych, izolacji pasażerów poddanych kontroli bezpieczeństwa, inspekcji statku powietrznego pod kątem ukrytej broni lub innych niebezpiecznych urządzeń oraz przyjęcia środków służących bezpieczeństwu pasażerów i załogi statku powietrznego, który bezprawnie zmienił kierunek lotu. Rozszerzono kilka specyfikacji, a status jednej zmieniono na Normę, 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	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 Normę; 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 transportu broni na pokładzie statku powietrznego przez funkcjonariuszy ochrony porządku publicznego 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	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

<i>Poprawka</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Przedmiot(y)</i>	<i>Data przyjęcia</i> <i>Data wejścia w życie</i> <i>Data obowiązywania</i>
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 poprawka 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) poprawkę 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 poprawka 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 poprawka wprowadza nowe postanowienia dotyczące sprawdzenia przeszłości poprzedzającego zatrudnienie oraz przydatności osób zaangażowanych w proces wdrażania kontroli bezpieczeństwa, 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 wprowadzonego 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 A31-4 Zgromadzenia	Niniejsza poprawka 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 poprawka 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 poprawka dotyczy następujących kwestii: zastosowanie Załącznika 17; zaostrożenie postanowień krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; funkcjonariusze wart ochronnych pełniący funkcje na pokładach statków powietrznych (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

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Akty bezprawnej ingerencji. Są to akty lub próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo, tj.:

- bezprawne zawładnięcie statku powietrznego w trakcie lotu,
- bezprawne zawładnięcie statku powietrznego na ziemi,
- wzięcie zakładników na pokładzie statku powietrznego lub na lotniskach,
- bezprawne wtargnięcie na pokład statku powietrznego, do portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału, przeznaczonych do celów przestępczych,
- przekazanie nieprawdziwej informacji, mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, pasażerów, załóg lotniczych, personelu naziemnego lub ogółu społeczeństwa, w porcie lotniczym lub na terenie obiektu lotnictwa cywilnego.

Prace lotnicze. Operacja statku powietrznego, podczas której statek powietrzny jest wykorzystywany do specjalistycznych usług, takich jak rolnictwo, budowa, fotografowanie, obserwacje pomiarowe i patrolowe, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza itd.

Sprawdzenie statku powietrznego. Inspekcja wnętrza statku powietrznego, do którego pasażerowie mogli mieć dostęp oraz inspekcja luku bagażowego w celu wykrycia podejrzanych przedmiotów, broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, artykułów i substancji.

Przeszukanie statku powietrznego. Szczegółowa inspekcja wnętrza i zewnętrznej części statku powietrznego w celu wykrycia podejrzanych przedmiotów, broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, artykułów i substancji.

Strefa operacyjna lotniska. Obszar lotniska, przyległy teren oraz budynki lub ich części, do których dostęp jest kontrolowany.

Sprawdzenie przeszłości. Kontrola tożsamości osoby i jej przeszłości, włącznie – tam, gdzie to prawnie dozwolone – z kontrolą pod kątem przeszłości kryminalnej; będąca częścią procesu oceny, czy dana osoba jest odpowiednią do wdrażania środków kontroli w zakresie ochro-

ny i/lub czy może ona uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej bez eskorty.

Ładunek. Każda własność transportowana statkiem powietrznym inna niż poczta, zaopatrzenie oraz bagaż towarzący lub nieprawidłowo odprawiony.

Certyfikacja. Formalna ocena oraz potwierdzenie przez właściwy organ odpowiedzialny za ochronę lotnictwa lub w jego imieniu, że dana osoba posiada kompetencje niezbędne do wypełniania przydzielonych funkcji w stopniu akceptowalnym, jak to zostało określone przez właściwą władzę.

Lot handlowy. Operacja statku powietrznego, obejmująca transport pasażerów, ładunków lub poczty za wynagrodzeniem lub na wynajem.

Lotnictwo korporacyjne. Lot niehandlowy lub użycie statku powietrznego przez przedsiębiorstwo do przewozu pasażerów lub towarów, jako pomoc w prowadzeniu działalności przedsiębiorstwa, pilotowany przez zawodowego pilota zatrudnionego do pilotowania tego statku powietrznego. (Należy zauważyć, że lotnictwo korporacyjne jest częścią lotnictwa ogólnego).

Pasażer uciążliwy. Pasażer, który nie przestrzega zasad postępowania w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego, lub nie postępuje według instrukcji personelu lotniska lub członków załogi, i tym samym zakłóca porządek i dyscyplinę w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego.

Operacja lotnictwa ogólnego. Operacja statku powietrznego inna niż operacja lotu handlowego lub operacja związana z pracami lotniczymi.

Zasady Czynników Ludzkich. Zasady odnoszące się do projektowania, certyfikacji, szkoleń, operacji i obsługi technicznej, które mają za zadanie stworzenie bezpiecznej relacji pomiędzy ludźmi a innymi częściami składowymi systemu, poprzez odpowiednie uwzględnienie sprawności ludzkiej.

Sprawność ludzka. Możliwości i ograniczenia ludzkie mające wpływ na bezpieczeństwo, ochronę i efektywność operacji lotniczych.

Zarejestrowany agent. Agent, spedytor towarowy lub inny podmiot, prowadzący działalność wraz z przewoźnikiem lotniczym i zapewniający kontrolę bezpieczeństwa na po-

ziomie akceptowanym lub wymaganym przez właściwe organy w odniesieniu do towarów, przesyłek kurierskich i ekspresowych lub poczty.

Kontrola bezpieczeństwa. Zastosowanie środków technicznych lub innych, które mają za zadanie zidentyfikowanie i/lub wykrycie broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji, które mogą zostać użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Uwaga. — Określone przedmioty niebezpieczne lub substancje zostały sklasyfikowane jako materiały niebezpieczne w Załączniku 18 oraz towarzyszącym mu dokumencie „Instrukcje Techniczne dotyczące Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Lotniczą (Dokument 9284) i muszą być transportowane zgodnie z tymi instrukcjami. Ponadto, Podręcznik Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżony) zawiera listę przedmiotów zabronionych, które nie mogą być przewożone w kabinie statku powietrznego.

Ochrona. Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Cel ten jest osiągany poprzez kombinację środków oraz zasobów ludzkich i materialnych.

Audyt ochrony. Szczegółowa weryfikacja zgodności wszystkich aspektów wdrożenia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

Środki kontroli w zakresie ochrony. Środki, za pomocą których można zapobiec wprowadzeniu broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń,

przedmiotów lub substancji, które mogłyby zostać użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Inspekcja ochrony. Badanie stopnia wdrożenia odpowiednich wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego przez linię lotniczą, port lotniczy lub inny podmiot zaangażowany w kwestie związane z ochroną.

Strefa zastrzeżona. Obszary strefy operacyjnej lotniska, które są zidentyfikowane jako obszary największego ryzyka, gdzie poza kontrolą dostępu stosowane są inne środki kontroli w zakresie ochrony. Do obszarów takich należą zazwyczaj, między innymi, wszystkie strefy odlotów pasażerów lotnictwa handlowego, znajdujące się pomiędzy punktami kontroli bezpieczeństwa a statkiem powietrznym, rampą, sortowniami bagażowymi, włącznie z miejscami obsługi statków powietrznych oraz miejscami, gdzie znajdują się bagaże i ładunki po kontroli bezpieczeństwa, hangarami do składowania ładunków, centrami wysyłki poczty lotniczej, obiektami zaopatrzenia pokładowego oraz pomieszczeniami firm sprzątających statki powietrzne.

Przegląd ochrony. Ocena potrzeb ochrony, włącznie z identyfikacją obszarów podatnych na zagrożenie, które mogłyby być wykorzystane do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji oraz zalecenie działań naprawczych.

Test ochrony. Niezapowiedziane lub zapowiedziane sprawdzenie efektywności środka ochrony lotnictwa, będące symulacją próby popełnienia aktu bezprawnej ingerencji.

Bagaż niezidentyfikowany. Bagaż znajdujący się w porcie lotniczym, z lub bez przywieszki bagażowej, który nie został odebrany lub zidentyfikowany przez pasażera.

ROZDZIAŁ 2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Cele

2.1.1 Każde Umawiające się Państwo za główny cel uzna 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 ustanowi organizację oraz opracuje i wprowadzi do stosowania regulacje prawne, praktyki oraz procedury mające na celu ochronę lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, z uwzględnieniem bezpieczeństwa, regularności i efektywności lotów.

2.1.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że organizacja ta oraz te uregulowania, praktyki i procedury:

- a) będą chronić bezpieczeństwa pasażerów, załogi, personelu naziemnego i ogółu społeczeństwa we wszystkich kwestiach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji; oraz
- b) będą zdolne do szybkiego reagowania na wszelkie zwiększone zagrożenia bezpieczeństwa.

2.1.4 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić odpowiednią ochronę informacji związanych z ochroną lotnictwa.

Uwaga 1.— Materiał pomocniczy dotyczący realizacji celów ochrony lotnictwa cywilnego poprzez zastosowanie Norm i Zalecanych Metod Postępowania określonych w poniższych rozdziałach, można znaleźć w Podręczniku Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

Uwaga 2.— Kompletny materiał szkoleniowy dotyczący ochrony lotnictwa, umożliwiający Państwom osiągnięcie celów dla realizacji zadań ochrony lotnictwa cywilnego, jest zawarty 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 zastosuje Normy oraz będzie dążyło do zastosowania Zalecanych Metod Postępowania zawartych w Załączniku 17, w odniesieniu do operacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

2.2.2. Każde Umawiające się Państwo zapewni, że środki zaprojektowane do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, będą stosowane, w stopniu praktycznym, w odniesieniu do operacji krajowych w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwe władze krajowe.

2.3 Ochrona i ułatwienia

Zalecenie. — Każde Umawiające się Państwo powinno zawsze, gdy jest to możliwe, tak organizować środki kontroli oraz procedury w zakresie ochrony, by powodowały one minimum zakłóceń lub opóźnień w operacjach lotnictwa cywilnego pod warunkiem, że efektywność tych środków i procedur nie będzie narażona na szwank.

2.4 Współpraca międzynarodowa

2.4.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zostaną spełnione, w stopniu możliwym do zrealizowania, prośby innych Umawiających się Państw o zastosowanie dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do określonego (określonych) lotu (lotów), wykonywanych przez przewoźników tych innych Państw. Państwo zwracające się z prośbą rozważy wykorzystanie alternatywnych środków innego Państwa, które są równoważące z żądanymi.

2.4.2 Każde Umawiające się Państwo w razie konieczności będzie współpracować z innymi Państwami w zakresie opracowania i wymiany informacji dotyczących krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego, programów szkolenia oraz programów kontroli jakości.

2.4.3 Każde Umawiające się Państwo, w stopniu możliwym do zrealizowania, ustanowi i wdroży procedury wymiany z innymi Umawiającymi się Państwami informacji o zagrożeniu interesów ochrony lotnictwa tych Państw.

2.4.4 Każde Umawiające się Państwo ustanowi i wdroży stosowne procedury ochrony i postępowania z informacjami w zakresie ochrony, udostępnianymi przez inne Umawiające się Państwa, lub informacjami z zakresu ochrony, mającymi wpływ na interesy ochrony innych Umawiających się Państw w celu zapewnienia uniknięcia niewłaściwego wykorzystania lub ujawnienia takich informacji.

2.4.5 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno, tam gdzie to stosowne i zgodne z jego suwerennością, przekazywać informacje na temat rezultatów audytu

przeprowadzonego przez ICAO oraz działań naprawczych podjętych przez audytowane Państwo, jeśli inne Państwo zwróci się z taką prośbą.

2.4.6 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno dołączyć klauzulę dotyczącą ochrony Lotnictwa do każdej ze swoich dwustronnych umów o transporcie lotniczym, z uwzględnieniem wzoru klauzuli opracowanego przez ICAO.*

2.4.7 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno udostępniać innym Umawiającym się Państwom na ich żądanie pisemną wersję odpowiednich części swoich krajowych programów ochrony lotnictwa cywilnego.*

2.4.8 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno informować ICAO o tym, gdzie przekazało informację, o której mowa w punkcie 2.4.5.*

2.5 Sprzęt i prace badawczo-rozwojowe

2.5.1 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno promować prace badawczo-rozwojowe nad nowym sprzętem, procesami i procedurami, które przyczynią się do lepszej realizacji celów ochrony lotnictwa cywilnego, a także współpracować w tej dziedzinie z innymi Umawiającymi się Państwami.*

2.5.2 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno zagwarantować, by prace rozwojowe nad nowym sprzętem ochrony uwzględniały zasady Czynników Ludzkich.*

Uwaga.— Materiał pomocniczy dotyczący zasad Czynników Ludzkich można znaleźć w podręczniku Czynniki Ludzkie w Operacjach Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Dokument 9808) oraz w Części 1, Rozdział 4 Podręcznika Szkoleniowego nt. Czynniki Ludzkie (Dokument 9683).

ROZDZIAŁ 3. ORGANIZACJA

3.1 Organizacja krajowa i właściwa władza lotnicza

3.1.1 Każde Umawiające się Państwo opracuje i wprowadzi do stosowania pisemną wersję krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, zabezpieczającego operacje lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, za pomocą regulacji prawnych, działań i procedur uwzględniających bezpieczeństwo, regularność i wydajność lotów.

3.1.2 Każde Umawiające się Państwo wyznaczy w ramach swojej administracji właściwy organ, odpowiedzialny za opracowanie, wdrożenie i bieżące prowadzenie krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego oraz poinformuje o tym ICAO.

3.1.3 Każde Umawiające się Państwo będzie na bieżąco analizowało stopień zagrożenia lotnictwa cywilnego w granicach swojego terytorium, a także wypracuje i wdroży politykę oraz procedury mające na celu odpowiednie dostosowanie stosownych elementów swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, w oparciu o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez właściwą władzę krajową.

Uwaga. – Materiał pomocniczy dotyczący metodologii oceny zagrożenia i zarządzania ryzykiem można znaleźć w Podręczniku Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

3.1.4 Każde Umawiające się Państwo będzie domagać się od stosownej władzy określenia i podziału zadań oraz koordynacji działań pomiędzy resortami, agencjami i innymi organizacjami Państwa, portem lotniczym i przewoźnikami lotniczymi oraz innymi podmiotami zainteresowanymi lub odpowiedzialnymi za wdrożenie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.5. Każde Umawiające się Państwo powoła krajowy komitet ochrony lotnictwa lub podobną instytucję w celu koordynacji działań związanych z ochroną pomiędzy resortami, agencjami i innymi organizacjami Państwa, portem lotniczym i przewoźnikami lotniczymi oraz innymi podmiotami zainteresowanymi lub odpowiedzialnymi za wdrożenie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.6. Każde Umawiające się Państwo będzie domagać się od stosownej władzy zapewnienia opracowania i wdrożenia krajowego programu szkolenia dla personelu wszystkich podmiotów zaangażowanych lub odpowiedzialnych za wdrożenie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Program szkolenia, o którym mowa, zostanie zaprojektowany tak, by zapewnić efektywność krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.7 **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by instruktorzy oraz programy szkolenia były zgodne ze standardami określonymi przez właściwą władzę.

3.1.8 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że właściwa władza lotnicza zaaranżuje przygotowanie odpowiednich zasobów i obiektów, wymaganych przez służby ochrony lotnictwa dla każdego portu lotniczego obsługującego międzynarodowe lotnictwo cywilne.

3.1.9 Każde Umawiające się Państwo udostępni swojemu portowi lotniczemu i przewoźnikom lotniczym wykonującym operacje na jego terytorium, oraz innym zainteresowanym podmiotom, pisemną wersję odpowiednich części swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego i / lub stosowną informację lub wytyczne umożliwiające im spełnienie wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.2 Operacje portu lotniczego

3.2.1 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagać, by każdy port lotniczy obsługujący międzynarodowe lotnictwo cywilne, opracował, wdrożył oraz aktualizował pisemną wersję programu ochrony lotniska, spełniającego wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa.

3.2.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że władze każdego portu lotniczego obsługującego międzynarodowe lotnictwo cywilne będą odpowiedzialne za koordynację wdrożenia środków w zakresie ochrony.

3.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że w każdym porcie lotniczym obsługującym międzynarodowe lotnictwo cywilne zostanie utworzony komitet ochrony portu lotniczego w celu udzielania pomocy władzy, o której mowa w punkcie 3.2.2, w koordynacji procesu wdrażania środków w zakresie ochrony oraz procedur, jak to zostało określone w programie ochrony lotniska.

3.2.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wymogi projektowe lotnisk, włącznie z wymogami architektonicznymi oraz związanymi z infrastrukturą, niezbędne do wdrożenia środków ochrony określonych w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, będą zintegrowane z projektem i konstrukcją nowych obiektów oraz zmianami w urządzeniach istniejących na lotnisku.

3.3 Przewoźnicy lotniczy

3.3.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy lotnictwa handlowego, świadczący usługi z terytorium tego Państwa opracują, wdrożą i będą aktualizować

pisemną wersję programu ochrony przewoźnika, spełniającego wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.

3.3.2 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by każdy podmiot prowadzący działalność w zakresie operacji lotnictwa ogólnego, włącznie z operacjami lotnictwa korporacyjnego, z wykorzystaniem statku powietrznego o maksymalnej masie startowej większej niż 5 700 kg, opracował, wdrożył i aktualizował pisemną wersję programu ochrony, spełniającego wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.*

3.3.3 Zalecenie.— *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by każdy podmiot prowadzący operacje związane z pracami lotniczymi opracował, wdrożył i aktualizował pisemną wersję programu ochrony, spełniającego wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa. Program ten będzie zawierał cechy charakterystyczne dla rodzaju prowadzonych operacji.*

3.4 Kontrola jakości

3.4.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby wdrażające środki w zakresie ochrony będą podlegać sprawdzeniom przeszłości oraz procedurom selekcji.

3.4.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby wdrażające środki w zakresie ochrony będą posiadały wszelkie kompetencje wymagane do wykonywania swych obowiązków, oraz że będą odpowiednio przeszkolone zgodnie z wymogami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, a także że będzie prowadzona stosowna aktualna dokumentacja w tym zakresie. Będą ustanowione odpowiednie standardy wykonania, a w celu ich utrzymania zostaną wdrożone wstępne i okresowe oceny.

3.4.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że osoby wykonujące kontrolę bezpieczeństwa będą certyfikowane zgodnie z wymogami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego w celu zapewnienia, że standardy ich działania są konsekwentnie i wiarygodnie osiągane.

3.4.4 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało od właściwej władzy lotniczej by zagwarantowała ona opracowanie, wdrożenie oraz aktualizowanie krajowego programu kontroli jakości ochrony w zakresie lotnictwa cywilnego w celu stwierdzenia zgodności oraz potwierdzenia efektywności swojego krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.4.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że wdrażanie środków ochrony będzie przedmiotem regular-

nych weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Priorytety oraz częstotliwość monitorowania określone zostaną na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez odpowiednie władze.

3.4.6 Każde Umawiające się Państwo zorganizuje audyty, testy, przeglądy oraz inspekcje ochrony tak, by były one regularnie przeprowadzane w celu weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego oraz w celu zapewnienia szybkiego i efektywnego usunięcia wszelkich uchybień.

3.4.7 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zarządzanie, ustalanie priorytetów oraz struktura krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego będą realizowane niezależnie od podmiotów i osób odpowiedzialnych za wdrażanie środków określonych w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego. Każde Umawiające się Państwo również:

- a) zapewni, że personel przeprowadzający audyty, testy, przeglądy oraz inspekcje ochrony będzie przeszkolony do wykonywania tych zadań w ramach odpowiednich standardów, zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) zapewni, że personel przeprowadzający audyty, testy, przeglądy oraz inspekcje ochrony będzie posiadał niezbędne upoważnienie do uzyskania informacji w celu przeprowadzenia tych czynności i wyegzekwowania podjęcia działań naprawczych;
- c) uzupełni krajowy program kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego poprzez ustanowienie niejawnego systemu przekazywania informacji z zakresu ochrony, dostarczanych przez takie źródła jak pasażerowie, załogi oraz personel naziemny w celu ich późniejszego analizowania; oraz
- d) ustanowi proces dokumentowania i analizowania rezultatów krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, w celu przyczynienia się do efektywnego opracowania i wdrożenia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, włącznie z identyfikacją przyczyn i form niezgodności oraz sprawdzeniem, czy działania naprawcze zostały wprowadzone i realizowane.

3.4.8 Każde Umawiające się Państwo, którego dotyczy akt bezprawnej ingerencji, będzie domagać się od właściwej władzy, by ponownie oceniła środki i procedury ochrony oraz podjęła na czas działania niezbędne do usunięcia nieprawidłowości w celu zapobieżenia ponownemu zdarzeniu tego typu. O działaniach tych będzie informowana organizacja ICAO.

ROZDZIAŁ 4. ZAPOBIEGAWCZE ŚRODKI OCHRONY

4.1 Cel

Każde Umawiające się Państwo zastosuje środki zapobiegające wniesieniu, w jakikolwiek możliwy sposób, na pokład statku powietrznego obsługującego lotnictwo cywilne, broni lub jakichkolwiek niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji, które mogą zostać użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji, a na ich przewóz lub posiadanie nie uzyskano zezwolenia.

4.2 Środki kontroli dostępu

4.2.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że dostęp do strefy operacyjnej w portach lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne będzie kontrolowany w celu zapobieżenia dostępowi osób nieupoważnionych.

4.2.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że we wszystkich portach lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne będą wyznaczone strefy zastrzeżone, określone przez Państwo w oparciu o ocenę ryzyka, przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

4.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zostaną ustanowione systemy identyfikacyjne w odniesieniu do osób oraz pojazdów w celu zapobieżenia nieupoważnionemu dostępowi do stref operacyjnych oraz stref zastrzeżonych. Tożsamość będzie weryfikowana w wyznaczonych punktach kontroli przed dopuszczeniem do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych.

4.2.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przed przyznaniem dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska będą przeprowadzane sprawdzenia przeszłości osób niebędących pasażerami.

4.2.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że ruch osób i pojazdów do i od statku powietrznego będzie nadzorowany w strefach zastrzeżonych w celu zapobieżenia nieupoważnionemu dostępowi do statku powietrznego.

4.2.6 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przynajmniej pewien odsetek osób niebędących pasażerami, które uzyskały dostęp do stref zastrzeżonych oraz przedmioty przez nie wnoszone, poddawanych będzie kontroli bezpieczeństwa. Odsetek ten zostanie określony zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

4.2.7 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by dokumenty identyfikacyjne wysta-

wiane dla załóg statków powietrznych stanowiły zharmonizowaną i wiarygodną międzynarodową podstawę do uznania i uprawnomocnienia dokumentacji zezwalającej na upoważniony dostęp do strefy operacyjnej i stref zastrzeżonych, poprzez dostosowanie do odpowiednich wymogów określonych w Dokumencie 9303, Dokumenty Podróży Odczytywalne Komputerowo.

4.2.8 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by sprawdzenia, o których mowa w punkcie 4.2.4 w odniesieniu do wszystkich osób, którym został przyznany dostęp do stref zastrzeżonych, były powtarzane w regularnych odstępach czasu.

4.3 Środki ochrony statków powietrznych

4.3.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że będą wykonywane sprawdzenia statków powietrznych służących operacjom lotnictwa handlowego wylatujących z pierwszego miejsca odlotu, lub że będą przeprowadzane przeszukiwania statków powietrznych. Ustalenie czy właściwe będzie sprawdzenie statku powietrznego czy przeszukiwanie, będzie oparte o ocenę ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

4.3.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że będą stosowane środki w celu zapewnienia, by pasażerowie lotów handlowych, opuszczający w którymkolwiek momencie pokład statku powietrznego, nie pozostawiali żadnych przedmiotów na pokładzie tego statku powietrznego.

4.3.3 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagało, by operatorzy lotnictwa handlowego, których to dotyczy, podejmowali środki w celu zapewnienia, że podczas lotu osoby nieupoważnione nie dostaną się do pomieszczenia przeznaczonego wyłącznie dla załogi kokpitu.

Uwaga. — Zapisy dotyczące ochrony pomieszczeń przeznaczonych dla załóg kokpitu statków powietrznych obsługujących lotnictwo handlowe są zawarte w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13, Część 13.2.

4.3.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że statki powietrzne, o których mowa w punkcie 4.3.1 będą zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od chwili rozpoczęcia procedury przeszukiwania lub sprawdzenia, do momentu odlotu statku powietrznego.

4.3.5 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by zostały ustanowione środki kontroli w zakresie ochrony, w celu zapobieżenia aktom bez-

prawnej ingerencji w odniesieniu do statków powietrznych w czasie, gdy nie znajdują się one w strefach zastrzeżonych.

4.4 Środki ochrony pasażerów i ich bagażu kabinowego

4.4.1 Każde Umawiające się Państwo zastosuje środki w celu zapewnienia, że pasażerowie miejsca odlotu lotów handlowych oraz ich bagaż kabinowy będą poddawani kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego, opuszczającego strefę zastrzeżoną.

4.4.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że pasażerowie transferowi lotnictwa handlowego oraz ich bagaż kabinowy będą poddawani kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego, dopóki nie ustanowi ono procesu uprawomocnienia i nie będzie nieprzerwanie wdrażało procedur we współpracy z innym właściwym Umawiającym się Państwem w celu zapewnienia, że pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy zostaną poddani odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa w punkcie początkowym, a następnie zabezpieczeni przed nieupoważnioną ingerencją od punktu kontroli bezpieczeństwa w początkowym porcie lotniczym do odlatującego statku powietrznego w porcie transferowym.

Uwaga. — Patrz materiał pomocniczy dotyczący tej kwestii w Podręczniku Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

4.4.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że pasażerowie oraz ich bagaż kabinowy, którzy zostali poddani kontroli bezpieczeństwa, będą zabezpieczeni przed nieupoważnioną ingerencją od punktu kontroli bezpieczeństwa do momentu wejścia na pokład statku powietrznego. W przypadku, gdy dojdzie do przemieszania się lub kontaktu pasażerów, pasażerowie ci oraz ich bagaż kabinowy będą poddani ponownej kontroli bezpieczeństwa przed wejściem na pokład statku powietrznego.

4.4.4 Każde Umawiające się Państwo ustanowi w porcie lotniczym środki w odniesieniu do operacji tranzytowych, mające na celu zabezpieczenie bagażu kabinowego pasażerów tranzytowych przed nieupoważnioną ingerencją oraz zabezpieczenie integralności systemu ochrony portu tranzytowego.

4.5 Środki ochrony bagażu rejestrowanego

4.5.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki w celu zapewnienia, że nowy bagaż rejestrowany będzie

poddawany kontroli bezpieczeństwa przed załadowaniem go do statku powietrznego obsługującego operacje lotnictwa handlowego, opuszczającego strefę zastrzeżoną.

4.5.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że cały bagaż rejestrowany, który ma być przewożony handlowym statkiem powietrznym będzie zabezpieczony przed nieupoważnioną ingerencją od punktu, gdzie bagaż ten będzie poddany kontroli bezpieczeństwa lub przyjęty do przewozu przez przewoźnika, w zależności od tego, co ma miejsce w pierwszej kolejności, do momentu odlotu statku powietrznego, którym bagaż ten ma być przewożony. Jeśli integralność bagażu rejestrowanego będzie zagrożona, bagaż rejestrowany poddany zostanie ponownej kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem go w luku bagażowym statku powietrznego.

4.5.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy lotnictwa handlowego nie będą transportowali bagażu pasażerów, którzy nie znajdują się na pokładzie statku powietrznego, dopóki ten bagaż nie zostanie zidentyfikowany jako bagaż bez właściciela oraz poddany dodatkowej kontroli bezpieczeństwa.

4.5.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że transferowy bagaż rejestrowany będzie poddany kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem w luku bagażowym statku powietrznego obsługującego operacje lotnictwa handlowego, dopóki nie ustanowi ono procesu uprawomocnienia i nie będzie nieprzerwanie wdrażało procedur, we współpracy z innym właściwym Umawiającym się Państwem, w celu zapewnienia, że taki bagaż rejestrowany został poddany kontroli bezpieczeństwa w punkcie początkowym, a następnie zabezpieczony przed nieupoważnioną ingerencją od początkowego portu lotniczego do odlatującego statku powietrznego w porcie transferowym.

Uwaga. — Patrz materiał pomocniczy dotyczący tej kwestii w Podręczniku Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

4.5.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że operatorzy statków powietrznych lotnictwa handlowego będą transportowali wyłącznie te sztuki bagażu rejestrowanego, które zostały indywidualnie zidentyfikowane jako bagaż z właścicielem lub bez właściciela, poddane odpowiedniej kontroli bezpieczeństwa oraz przyjęte przez przewoźnika lotniczego do przewozu danym rejssem. Cały taki bagaż powinien być rejestrowany jako spełniający te kryteria oraz autoryzowany do przewozu tym rejssem.

4.5.6 **Zalecenie.** — *Każde Umawiające się Państwo powinno ustanowić procedury postępowania z bagażem*

Rozdział 4

Aneks 17 – Ochrona

niezidentyfikowanym, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez odpowiednie władze krajowe.

4.6 Środki ochrony ładunków, poczty i innych towarów

4.6.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że środki kontroli w zakresie ochrony będą stosowane w odniesieniu do ładunków oraz poczty, przed załadowaniem ich do statku powietrznego obsługującego pasażerskie operacje handlowe.

4.6.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że ładunki oraz poczta, które mają być przewożone pasażerskim handlowym statkiem powietrznym będą zabezpieczone przed nieupoważnioną ingerencją od punktu kontroli bezpieczeństwa do momentu odlotu statku powietrznego.

4.6.3 Każde Umawiające się Państwo ustanowi proces zatwierdzania zarejestrowanych agentów, jeśli agenci tacy są zaangażowani we wdrażanie środków kontroli w zakresie ochrony.

4.6.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy nie będą przyjmować do przewozu statkiem powietrznym obsługującym operacje pasażerskiego przewozu lotniczego, ładunków oraz poczty, dopóki nie zostanie potwierdzone i zagwarantowane przez zarejestrowanego agenta zastosowanie środków kontroli w zakresie ochrony lub gdy w odniesieniu do takich przesyłek nie zostaną zastosowane odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony.

4.6.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego, zapasów oraz dostaw przeznaczonych do przewozów pasażerskich będą stosowane odpowiednie środki kontroli w zakresie ochrony, a następnie będą one chronione do momentu załadunku do statku powietrznego.

4.6.6 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by środki kontroli w zakresie ochrony, stosowane w odniesieniu do ładunków oraz poczty, transportowanych statkami powietrznymi przeznaczonymi wyłącznie do przewozu ładunków, były określane na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez odpowiednie władze krajowe.

4.7 Środki ochrony pasażerów specjalnych kategorii

4.7. Każde Umawiające się Państwo opracuje wymogi dla przewoźników lotniczych dotyczące przewozu pasażerów

potencjalnie niebezpiecznych, którzy są zobligowani do podróżowania, ponieważ podlegają oni postępowaniu sądowemu lub administracyjnemu.

Uwaga.— Patrz materiał pomocniczy dotyczący tej kwestii w Podręczniku Ochrony Lotnictwa Cywilnego przed Aktami Bezprawnej Ingerencji (Dokument 8973 – Zastrzeżony).

4.7.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnicy świadczący usługi z terytorium tego Państwa, umieszczają w swoich programach ochrony środki i procedury w celu zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie statku powietrznego, jeśli na pokładzie znajdują się pasażerowie, którzy są zobligowani do podróżowania, ponieważ podlegają oni postępowaniu sądowemu lub administracyjnemu.

4.7.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewoźnik lotniczy oraz dowódca statku powietrznego zostaną poinformowani w celu zastosowania odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony, o pasażerach zobligowanych do podróżowania, ponieważ podlegają oni postępowaniu sądowemu lub administracyjnemu.

4.7.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewóz broni na pokładzie statku powietrznego przez funkcjonariuszy wart ochronnych oraz inne upoważnione osoby, będące w trakcie pełnienia swych obowiązków, będzie wymagał specjalnej autoryzacji zgodnie z prawodawstwem Państw, których to dotyczy.

4.7.5 Każde Umawiające się Państwo rozważy prośby innych Państw o zezwolenie na podróżowanie na pokładzie statku powietrznego uzbrojonego personelu, włącznie z funkcjonariuszami uzbrojonych wart ochronnych, na pokładach statków powietrznych przewoźników Państwa występującego z prośbą. Zezwolenie na taką podróż może być wydane wyłącznie po wyrażeniu zgody przez wszystkie Państwa, których to dotyczy.

4.7.6 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przewóz broni w innych przypadkach będzie dozwolony wyłącznie wtedy, gdy upoważniona i odpowiednio wykwalifikowana osoba stwierdzi, że – jeśli ma to zastosowanie – nie jest ona naładowana i jest umieszczona wyłącznie w miejscu dla nikogo niedostępnym podczas trwania lotu.

4.7.7 Każde Umawiające się Państwo, które podejmie decyzję o umieszczeniu oficerów uzbrojonych wart ochronnych zapewni, by byli oni personelem rządowym, który jest specjalnie wyselekcjonowany i przeszkolony, biorąc pod uwagę aspekty bezpieczeństwa i ochrony na pokła-

dzie statku powietrznego oraz że będzie on umieszczony na pokładzie statku powietrznego zgodnie z oceną stopnia zagrożenia przeprowadzoną przez kompetentne władze. Umieszczenie na pokładzie statku powietrznego takich funkcjonariuszy, będzie koordynowane z zainteresowanymi Państwami i utrzymywane w ścisłej tajemnicy.

4.7.8 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że dowódca statku powietrznego zostanie powiadomiony o liczbie uzbrojonych funkcjonariuszy oraz zajmowanych przez nich miejscach na pokładzie statku powietrznego.

ROZDZIAŁ 5. PROCEDURY ZARZĄDZANIA REAGOWANIEM NA AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI

5.1 Zapobieganie

5.1.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi środki ochrony statku powietrznego, jeśli zaistnieje uzasadnione podejrzenie, że statek ten może być obiektem bezprawnej ingerencji, gdy znajduje się on na ziemi w celu powiadomienia odpowiednich władz docelowego portu lotniczego z maksymalnie dużym wyprzedzeniem przed przylotem takiego statku powietrznego, jeśli taki statek powietrzny już wystartował.

5.1.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że statek powietrzny – w przypadku wiarygodnej informacji, iż może on być przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji – będzie przeszukany pod kątem znalezienia ukrytej broni, ładunków wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, przedmiotów lub substancji. O przeszukaniu tym będzie uprzednio poinformowany zainteresowany przewoźnik.

5.1.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że będą dokonane ustalenia w celu zbadania, unieszkodliwiania i/lub usuwania, jeśli to konieczne, podejrzanych urządzeń niebezpiecznych lub innych potencjalnych zagrożeń w porcie lotniczym.

5.1.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zostaną opracowane plany postępowania na wypadek sytuacji kryzysowych oraz zostaną udostępnione środki w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Plany postępowania na wypadek sytuacji kryzysowych będą na bieżąco testowane.

5.1.5 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że autoryzowany i odpowiednio przeszkolony personel będzie łatwo dostępny do obsadzenia na stanowiskach w portach lotniczych obsługujących lotnictwo cywilne w celu udzielenia pomocy w postępowaniu w przypadku przypuszczanych lub rzeczywistych przypadków bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

5.2 Reagowanie

5.2.1 Każde Umawiające się Państwo podejmie odpowiednie środki dla zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów i załogi statku powietrznego, który stał się obiektem bezprawnej ingerencji w czasie obecności na ziemi na terytorium Państwa Członkowskiego, do momentu, kiedy ich podróż będzie mogła zostać wznowiona.

5.2.2 Każde Umawiające się Państwo odpowiedzialne za świadczenie usług służb ruchu lotniczego dla statku powietrznego, który stał się obiektem bezprawnej ingerencji, będzie zbierało wszystkie stosowne informacje na temat lotu tego statku powietrznego i przekazywało je wszystkim pozostałym Państwom odpowiedzialnym za jednostki służb ruchu lotniczego, których to dotyczy, włącznie z jednostkami w porcie lotniczym, o którym wiadomo lub zakłada się, że stanie się portem docelowym, po to, by umożliwić przygotowanie na czas właściwej akcji zabezpieczającej podczas lotu tego statku powietrznego oraz w porcie lotniczym, o którym wiadomo, przewiduje się lub podejrzewa, że będzie portem docelowym.

5.2.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni statkowi powietrznemu, który stał się obiektem bezprawnej ingerencji, pomoc jakiej wymagać będą okoliczności, włącznie z zapewnieniem pomocy nawigacyjnych, usług ruchu powietrznego i udzielenia zezwolenia na lądowanie.

5.2.4 Każde Umawiające się Państwo podejmie środki, jakie uzna za stosowne, mające na celu zatrzymanie na ziemi statku powietrznego, który stał się obiektem bezprawnej ingerencji i wylądował na jego terytorium, chyba że jego odlot zostanie wymuszony przez nadrzędny obowiązek ratowania życia ludzkiego. Niemniej jednak, środki te muszą uwzględniać wysoki stopień niebezpieczeństwa towarzyszący dalszemu lotowi. Państwa uznawać będą również potrzebę przeprowadzenia we wszystkich wskazanych sytuacjach konsultacji pomiędzy Państwem, w którym statek powietrzny wylądował a Państwem przewoźnika lotniczego tego statku powietrznego, oraz poinformowania o tym Państw, które są domniemanym lub stwierdzonym portem docelowym przez Państwo, w którym ten statek powietrzny wylądował.

5.2.5 Każde Umawiające się Państwo, w którym ląduje statek powietrzny będący obiektem bezprawnej ingerencji powiadomi za pomocą wszelkich możliwie skutecznych środków Państwo Rejestracji tego statku powietrznego oraz Państwo przewoźnika lotniczego o wylądowaniu i jednocześnie przekaże wszystkie pozostałe istotne informacje w możliwie najszybszy sposób do:

- a. obu wyżej wymienionych Państw;
- b. każdego Państwa, którego obywatele ponieśli śmierć lub zostali ranni;
- c. każdego Państwa, którego obywatele zostali zatrzymani jako zakładnicy;

- d. każdego Umawiającego się Państwa, o którego obywatelach wiadomo, że znajdują się na pokładzie tego statku powietrznego; oraz
- e. Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

5.2.6 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że informacja uzyskana w wyniku działań podjętych zgodnie z punktem 5.2.2 zostanie, w możliwie najkrótszym czasie, przekazana lokalnym jednostkom służb ruchu lotniczego, których to dotyczy, odpowiednim władzom portu lotniczego, przewoźnikowi lotniczemu oraz innym, których to dotyczy.*

5.2.7 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno współpracować z innymi Państwami celem zapewnienia wspólnego reagowania na akt bezprawnej ingerencji. Podejmując na swoim terytorium działania mające na celu uwolnienie pasażerów i członków załogi statku*

powietrznego będącego obiektem bezprawnej ingerencji, każde Umawiające się Państwo powinno – jeśli to konieczne – korzystać z doświadczenia i możliwości Państwa Przewoźnika Lotniczego, Państwa producenta i Państwa Rejestracji tego statku powietrznego.

5.3 Wymiana informacji i powiadamianie

5.3.1. Każde Umawiające się Państwo, którego dotyczy akt bezprawnej ingerencji, udzieli organizacji ICAO wszelkich stosownych informacji dotyczących aspektów ochrony, dotyczących tego aktu bezprawnej ingerencji, tak szybko jak będzie to możliwe po rozwiązaniu sytuacji.

5.3.2 Zalecenie. — *Każde Umawiające się Państwo powinno, zgodnie ze swoim uznaniem, przekazywać innym Państwom Członkowskim informacje dotyczące zarządzania reagowaniem na akty bezprawnej ingerencji, równocześnie dostarczając te informacje do ICAO.*

ZAŁĄCZNIK DO ZAŁĄCZNIKA 17

WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 2 – PRZEPISY RUCHU LOTNICZEGO

ROZDZIAŁ 3. PRZEPISY OGÓLNE

.....

3.7 Bezprawna ingerencja

Statek powietrzny, który jest przedmiotem bezprawnej ingerencji, stara się zawiadomić właściwy organ ATS o tym fakcie, o wszystkich istotnych okolicznościach z tym związanych oraz o każdym odchyleniu od bieżącego planu lotu, spowodowanych tymi okolicznościami, w celu 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 ICAO.

Uwaga 2.— Materiał pomocniczy 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.— Opis postępowania, jakie podejmują załogi statków powietrznych wyposażonych w SSR, ADS-B i ADS-C, będących przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, zawarty jest w Załączniku II, PANS-ATM (Dok. 4444), oraz PANS-OPS (Dok. 8168).

Uwaga 4.— Opis postępowania, jakie podejmują załogi statków powietrznych wyposażonych w CPDLC, będących przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, zawarty jest w Załączniku II, PANS-ATM (Dok. 4444), a materiał pomocniczy dotyczący tego zagadnienia zawarty jest w Podręczniku Służb Ruchu Lotniczego dotyczący Zastosowania Linii Przesyłania Danych (Dok. 9694).

ZAŁĄCZNIK B. BEZPRAWNA INGERENCJA

1. Ustalenia ogólne

Przedstawione poniżej zasady stanowią materiał pomocniczy do stosowania przez statki powietrzne w przypadku zaistnienia bezprawnej ingerencji, a statek powietrzny nie może zawiadomić o tym fakcie organu ATS.

2. Procedury

2.1 Jeśli dowódca statku powietrznego nie może dolecieć do lotniska zgodnie z zasadami określonymi w 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 to jest 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, linie przekazywania danych itp., kiedy jest to korzystne i okoliczności na to pozwalają; oraz
- b) kontynuować lot zachowując szczególne procedury podczas lotu w nadzwyczajnych sytuacjach, gdy takie procedury są ustalone i opublikowane w Regionalnych procedurach uzupełniających (Dok. 7030); lub
- c) jeżeli odpowiednich procedur lokalnych nie ustalono, kontynuować lot na poziomie, który różni się od poziomów przelotu zwykle wykorzystywanych podczas lotów IFR w danym obszarze o 300 m (1 000 ft) powyżej FL 290 lub o 150 m (500 ft) poniżej FL 290.

Uwaga.— Działania, jakie powinna podjąć załoga statku powietrznego, który zostaje przechwycony w czasie, gdy jest on przedmiotem bezprawnej ingerencji, zostały opisane w punkcie 3.8 niniejszego Załącznika.

WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 6 – OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH CZĘŚĆ I – MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – SAMOLOTY

ROZDZIAŁ 13. OCHRONA*

13.1 Krajowe operacje handlowe

Zalecenie. — Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania przedstawione w tym rozdziale powinny być stosowane przez wszystkie Państwa Członkowskie również w odniesieniu do krajowych operacji handlowych (usług lotniczych).

13.2 Ochrona kokpitu

13.2.1 We wszystkich samolotach, które są wyposażone w drzwi do przedziału dla załogi lotniczej, drzwi te będą wyposażone w możliwość zamykania na zamek oraz zapewnione będą środki, za pomocą których załoga personelu pokładowego będzie mogła w sposób dyskretny powiadomić załogę kokpitu na wypadek podejrzanych działań lub naruszeń bezpieczeństwa w kabinie.

13.2.2 Od 1 listopada 2003 r. wszystkie samoloty pasażerskie o maksymalnej certyfikowanej masie startowej powyżej 45 000 kg lub z liczbą miejsc większą niż 60, będą wyposażone w drzwi do kokpitu o zatwierdzonej konstrukcji, zaprojektowane tak, by były odporne na przestrzelenie nabojem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu, oraz na próby siłowego wtargnięcia przez osoby nieupoważnione. Drzwi te muszą być wyposażone w możliwość blokowania oraz odblokowywania ze stanowisk obu pilotów.

13.2.3 We wszystkich samolotach wyposażonych w drzwi do przedziału załogi lotniczej zgodnie z punktem 13.2.2:

- a) drzwi te będą zamknięte i zablokowane od momentu zamknięcia wszystkich zewnętrznych drzwi wejściowych po wejściu pasażerów na pokład do momentu otwarcia jakichkolwiek z tych drzwi w celu opuszczenia pokładu przez pasażerów, z wyjątkiem sytuacji, w których konieczne jest udostępnienie wejścia i wyjścia osobom upoważnionym; oraz
- b) zapewnione zostaną środki w celu monitorowania ze stanowisk obu pilotów całej okolicy drzwi po zewnętrznej stronie kokpitu w celu identyfikacji osób żądających wejścia oraz wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.

13.2.4 **Zalecenie.** — Wszystkie samoloty pasażerskie powinny być wyposażone – tam, gdzie ma to zastosowanie – w drzwi do kokpitu o zatwierdzonej konstrukcji, zaprojektowane tak, by były odporne na przestrzelenie nabojem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu, oraz na próby siłowego wtargnięcia przez osoby nieupoważnione. Drzwi te powinny być wyposażone w możliwość blokowania oraz odblokowywania ze stanowisk obu pilotów.

13.2.5 **Zalecenie.** — We wszystkich samolotach wyposażonych w drzwi do przedziału załogi lotniczej zgodnie z punktem 13.2.4:

- a) drzwi te powinny być zamknięte i zablokowane do momentu zamknięcia wszystkich zewnętrznych drzwi wejściowych po wejściu pasażerów na pokład, do momentu otwarcia jakichkolwiek z tych drzwi w celu opuszczenia pokładu przez pasażerów, z wyjątkiem sytuacji, w których konieczne jest udostępnienie wejścia i wyjścia osobom upoważnionym; oraz
- b) powinny być zapewnione środki w celu monitorowania ze stanowisk obu pilotów całej okolicy drzwi po zewnętrznej stronie kokpitu w celu identyfikacji osób żądających wejścia oraz wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.

13.3 Lista kontrolna przeszukania samolotu

Przewoźnik zapewni, że na pokładzie statku powietrznego będzie się znajdowała lista kontrolna procedur, jakie muszą być przestrzegane przy poszukiwaniu bomby w przypadku podejrzenia zaistnienia sabotażu oraz w celu prowadzenia inspekcji samolotów pod kątem ukrytej broni, ładunków wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot ten może stać się obiektem aktu bezprawnej ingerencji. Lista kontrolna będzie uzupełniona o wskazówki dotyczące odpowiednich działań jakie muszą być podjęte w przypadku znalezienia bomby lub podejrzanego przedmiotu oraz o informację o miejscu najmniejszego ryzyka na pokładzie, charakterystycznym dla danego typu samolotu.

13.4 Programy szkolenia

13.4.1 Przewoźnik lotniczy ustanowi i będzie realizował zatwierdzony program szkolenia w zakresie ochrony zapewniający, że członkowie załóg lotniczych będą postę-

pować w najbardziej odpowiedni sposób w celu zminimalizowania skutków aktu bezprawnej ingerencji. Program ten będzie uwzględniał przynajmniej następujące elementy:

- a) określenie powagi każdego zdarzenia;
- b) porozumiewanie się oraz współpracę załogi;
- c) właściwe działania w zakresie obrony własnej;
- d) zastosowanie nieśmiertelnych urządzeń służących do obrony, przydzielonych członkom załogi, których użycie jest zaaprobowane przez Państwo Przewoźnika;
- e) zrozumienie zachowania terrorystów w celu ułatwienia członkom załogi radzenia sobie z zachowaniem porywaczy i reakcją pasażerów;
- f) ćwiczenia z zakresu symulacji realnych sytuacji w odniesieniu do różnych sytuacji zagrożenia;
- g) procedury pokładowe mające na celu ochronę samolotu; oraz
- h) procedury przeszukania samolotu oraz wskazówki dotyczące miejsca najmniejszego ryzyka na pokładzie statku powietrznego (tam, gdzie ma to zastosowanie).

13.4.2 Przewoźnik lotniczy ustanowi oraz będzie realizował program szkolenia w celu zapoznania odpowiednich pracowników ze środkami i technikami ochrony w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunków, poczty, sprzętu, zapasów i dostaw przeznaczonych do przewozu na pokładzie samolotu tak, by przyczyniały się one do zapobiegania aktom sabotażu lub innym formom bezprawnej ingerencji.

13.5 Zgłaszanie aktów bezprawnej ingerencji

Niezwłocznie po zaistnieniu aktu bezprawnej ingerencji, dowódca statku powietrznego przedstawia wyznaczonej lokalnej władzy raport o takim akcie.

13.6 Różne

13.6.1 **Zalecenie.** — *W miejscu najmniejszego ryzyka na pokładzie statku powietrznego powinny być do użytku zapewnione specjalistyczne środki ukierunkowywania wybuchu i łagodzenia skutków wybuchu.*

13.6.2 **Zalecenie.** — *W przypadku, gdy przewoźnik dopuszcza przewóz broni odebranej pasażerom, samolot powinien posiadać miejsce do składowania takiej broni w miejscu niedostępnym dla pasażerów w czasie trwania lotu.*

* W kontekście tego Rozdziału, słowo „ochrona” jest stosowane w sensie ochrony przed bezprawnymi aktami przeciwko lotnictwu cywilnemu.

WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 8 – ZDATNOŚĆ STATKÓW POWIETRZNYCH DO LOTU

ROZDZIAŁ 11. OCHRONA

11.1 Samoloty wykorzystywane w krajowych operacjach lotnictwa handlowego

Zalecenie. — *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania określone w tym rozdziale powinny być stosowane przez wszystkie Umawiające się Państwa w odniesieniu do samolotów obsługujących krajowe lotnictwo handlowe (usługi lotnicze).*

11.2 Miejsce najmniejszego ryzyka na pokładzie statku powietrznego

Dla samolotów o maksymalnej masie startowej przekraczającej 45 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich większej niż 60 i dla których wnioski o wszczęcie procesu certyfikacji zostały złożone w dniu lub po 12 marca 2000 r., w czasie projektowania samolotu należy wziąć pod uwagę konieczność zapewnienia miejsca najmniejszego ryzyka, w celu zminimalizowania skutków wybuchu bomby na pokładzie samolotu dla tego statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie.

11.3 Ochrona kokpitu

Zalecenie. — *We wszystkich samolotach, w odniesieniu do których na podstawie Załącznika 6, Część I, Rozdział 13, były wyposażone w drzwi do kokpitu o zatwierdzonej konstrukcji i dla których wnioski o wpro-*

wadzenie poprawki do Certyfikatu Typu zawierałby pochodny projekt typu i został przedłożony właściwej władzy krajowej, należy wziąć pod uwagę wzmocnienie ścianek działowych oddzielających pomieszczenie dla załogi lotniczej, podłóg i sufitów tak, by były one odporne na przestrzelenie nabojem z broni krótkiej i przebicie odłamkiem granatu oraz na próby siłowego wtargnięcia przez osoby nieupoważnione, jeśli obszary te są dostępne w trakcie lotu dla pasażerów i personelu pokładowego.

Uwaga.— *Normy i Zalecane Metody Postępowania dotyczące wymogów jakie muszą spełniać drzwi do kabiny pilota we wszystkich samolotach handlowego przewozu lotniczego przewożących pasażerów zawarte są w Załączniku 6, Części I, Rozdział 13.*

11.4 Projekt wnętrza samolotu

Dla samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich większej niż 60 oraz dla których wnioski o wszczęcie procesu certyfikacji zostały złożone w dniu lub po 12 marca 2000 r., należy wziąć pod uwagę cechy projektowe, które utrudnią łatwe ukrycie broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych przedmiotów na pokładzie statku powietrznego i ułatwią procedury przeszukania pod kątem wykrycia takich przedmiotów.

WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 9 – UŁATWIENIA

ROZDZIAŁ 2. PRZYLOT I ODLOT STATKU POWIETRZNEGO

A. Postanowienia ogólne

.....
2.2. Przy opracowywaniu procedur mających na celu sprawną odprawę przylatującego lub odlatującego statku powietrznego, Umawiające się Państwa uwzględnią zastosowanie, w uzasadnionych przypadkach, środków ochrony lotnictwa i kontroli antynarkotykowej.

ROZDZIAŁ 3. PRZYLOT I ODLOT OSÓB I ICH BAGAŻU

A. Postanowienia ogólne

.....
3.2 Przy opracowywaniu procedur mających na celu sprawną kontrolę graniczną 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 odczytywanych komputerowo.

Uwaga 1.— Specyfikacje dotyczące dokumentów odczytywanych komputerowo (Dokument 9303, Seria) nie zezwalają na zmianę daty ważności i innych danych w obszarze odczytywanym komputerowo.

Uwaga 2.— Państwa, których krajowe prawodawstwo zezwala obecnie na przedłużenie okresu ważności, powinny podjąć działania zmierzające do zmiany stosownych zapisów prawnych w rozsądnym okresie czasu.

.....

C. Bezpieczeństwo dokumentów podróży

.....

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

3.8 Umawiające się Państwa ustanowią środki kontroli nad wytwarzaniem i wydawaniem dokumentów podróży w celu ochrony przed kradzieżą materiałów i niewłaściwym użyciem nowo wydanych dokumentów podróży.

3.9 Zalecana Metoda Postępowania – Umawiające się Państwa powinny wprowadzić dane biometryczne w wydawanych odczytywanych komputerowo paszportach, wizach i innych oficjalnych dokumentach podróży, stosując jedną lub więcej dowolnych technologii służących do gromadzenia danych, celem uzupełnienia obszaru odczytywanego komputerowo, jak to zostało określone w Dokumencie 9303, Dokumenty Podróży Odczytywane Komputerowo. Wymagane dane przechowywane na chipie z obwodem scalonym są takie same jak te, które zostały wydrukowane na stronie z danymi posiadacza, to znaczy z danymi zawartymi w obszarze odczytywanym komputerowo oraz cyfrowym obrazem fotograficznym. Obraz (y) odcisków palców i / lub obraz (y) tęczówki są dodatkowymi danymi biometrycznymi, które mogą być wykorzystywane w paszportach przez Umawiające się Państwa chcące uzupełnić obraz twarzy o inne dane biometryczne. Umawiające się Państwa wprowadzające dane biometryczne do wydawanych przez nie Paszportów Odczytywanych Komputerowo, będą je zapisywać na bezstykowym chipie z obwodem scalonym, spełniającym wymogi ISO/IEC 14443 i zaprogramowanym zgodnie z Logiczną Strukturą Danych, określonymi przez ICAO.

D. Dokumenty podróży

3.10 Umawiające się Państwa rozpoczną wydawanie jedynie Paszportów Odczytywanych Komputerowo zgodnych ze specyfikacjami zawartymi w Dokumencie 9303, Część I, nie później niż 1 kwietnia 2010 r.

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

3.10 Umawiające się Państwa zapewnią, że data ważności dokumentów, które nie są odczytywane komputerowo, a były wydane 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 w celu zapobieżenia ich podrobieniu lub nadużyciu.

.....

3.33 Przewoźnicy lotniczy podejmą niezbędne środki ostrożności w punkcie załadunku w celu upewnienia się, że pasażerowie są w posiadaniu dokumentów wymaganych przez dane Państwa tranzytowe i docelowe na potrzeby kontroli określone w Rozdziale 3.

.....

K. Procedury związane z przylotem oraz zakres odpowiedzialności

.....

3.46 Władze publiczne każdego Umawiającego się Państwa będą konfiskować nielegalne, sfałszowane lub podrobione dokumenty podróży. Władze publiczne będą również konfiskować dokumenty osoby podszywającej się pod prawowitego posiadacza dokumentu podróży. Dokumenty takie będą niezwłocznie wycofane z obiegu i zwrócone odpowiednim władzom Państwa wymienionego jako ich wystawca lub do Przedstawicielstwa Dyplomatycznego tego Państwa.

3.47 Zalecana praktyka. — *W sytuacjach, których to dotyczy, celem przyspieszenia odprawy, Umawiające się Państwa powinny wprowadzić system wcześniejszego informowania o pasażerach, obejmujący zdobywanie określonych szczegółów dotyczących paszportów i wiz przed odlotem, przekazywanie tych szczegółów za pomocą środków elektronicznych władzom publicznym oraz analizę tych szczegółów do celów związanych*

Aneks 17 – Ochrona

z zarządzaniem ryzykiem przed przylotem. W celu zminimalizowania czasu obsługi odpraw paszportowo-biletowych, urządzenia odczytujące dokumenty powinny być wykorzystywane w celu zdobywania informacji zawartych w dokumentach podróży odczytywanych komputerowo.

.....
N. Identyfikacja i wejście załogi oraz innego personelu przewoźnika lotniczego

.....
3.70 Zostaną wprowadzone specjalne środki kontroli nad procesem wydawania CMC i innych oficjalnych dokumentów podróży załóg lotniczych w celu zapobiegania fałszerstwom, na przykład, sprawdzenie przeszłości i potwierdzenie statusu zatrudnienia osoby ubiegającej się o dany dokument przed jego wydaniem, środki kontroli przechowywania pustych blankietów oraz wymóg odpowiedzialności personelu zajmującego się wydawaniem dokumentów.

**ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT
ŁADUNKÓW I INNYCH ARTYKUŁÓW**

A. Postanowienia ogólne

.....
4.6 W stopniu, w jakim to możliwe, stosowane będą nowoczesne techniki kontroli bezpieczeństwa celem polep-

szenia sprawności i ułatwienia fizycznej kontroli towarów importowanych lub eksportowanych.

.....
**ROZDZIAŁ 5. OSOBY OBJĘTE ZAKAZEM
WJAZDU ORAZ OSOBY DEPORTOWANE**

.....
B. Osoby objęte zakazem wjazdu

.....
5.8 Umawiające się Państwa mające podstawę by twierdzić, że osoba objęta zakazem wjazdu może stawiać opór przy próbie jej wydalenia, poinformują o tym fakcie zainteresowanego przewoźnika lotniczego z możliwie dużym wyprzedzeniem przed planowanym odlotem tak, by przewoźnik ten mógł powziąć środki zapobiegawcze celem zapewnienia ochrony danego lotu.

.....
C. Deportowani

.....
5.18 Umawiające się Państwa deportujące osoby ze swojego terytorium, uwzględnią wszelkie zobowiązania, odpowiedzialność oraz koszty związane z deportacją.

**WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 10 – ŁĄCZNOŚĆ LOTNICZA,
TOM IV (RADAR WTÓRNY I SYSTEMY ZAPOBIEGANIA KOLIZJOM)**

ROZDZIAŁ 2. POSTANOWIENIA OGÓLNE

.....
2.1 RADAR WTÓRNY 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 Należy stworzyć odpowiednie postanowienia, obejmujące naziemny sprzęt dekodujący w celu zapewnienia natychmiastowego rozpoznania kodów 7500, 7600 i 7700 Modu A.

WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 11 – SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

ROZDZIAŁ 2. POSTANOWIENIA OGÓLNE

.....

2.22 Postępowanie w odniesieniu do statków powietrznych w sytuacji zagrożenia

2.22.1 Statkowi powietrznemu, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że znajduje się w stanie zagrożenia, w tym również będącemu obiektem aktu 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 linię przesyłania danych i/lub transpondery SSR może:

- a) *wykorzystywać Mod A, kod 7700; lub*
- b) *wykorzystać Mod A, kod 7500 w celu wskazania, że statek powietrzny jest obiektem aktu bezprawnej ingerencji;*
i / lub
- c) *wykorzystać odpowiednie możliwości ADS-B lub ADS-C; i /lub*
- d) *nadać właściwą depezę o zagrożeniu za pomocą CPDLC (linii przesyłania danych łączności kontroler-pilot).*

.....

2.22.2 Jeśli na pokładzie statku powietrznego miał miejsce akt bezprawnej ingerencji lub przypuszcza się, że mógł on mieć miejsce, organy ATS niezwłocznie spełniają prośby tego statku powietrznego. Kontynuuje się przekazywanie informacji koniecznych do bezpiecznego wykonywania lotu i podejmuje się działania niezbędne do przyspieszenia wykonywania wszystkich etapów lotu, a w szczególności bezpiecznego lądowania statku powietrznego.

.....

ROZDZIAŁ 5. SŁUŻBA ALARMOWA

5.1 Zastosowanie

5.1.1 Służbę alarmową zapewnia się:

.....

- c) *każdemu statkowi powietrznemu, o którym wiadomo, że jest lub przypuszcza się, że może być obiektem aktu bezprawnej ingerencji.*

.....

5.2 Powiadamianie ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego

5.2.1 Nie wyłączając innych okoliczności, które mogłyby uzasadniać konieczność takiego powiadamiania, organy służb ruchu lotniczego, z wyjątkiem przypadku opisanego w punkcie 5.5.1, natychmiast informują 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 alarmowa, gdy:*

.....

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

- 4) wiadomo lub przypuszcza się, że statek powietrzny jest obiektem aktu bezprawnej ingerencji.

5.5 Informacje dla przewoźnika lotniczego

5.5.1 Jeśli ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji lotniczej zdecyduje, że brak jest pewności co do statusu statku powietrznego lub jest on w fazie alarmowej, jeśli to możliwe, przed zawiadomieniem ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, powiadamia o tym przewoźnika lotniczego.

Uwaga.— Jeśli statek powietrzny znajduje się w fazie niebezpieczeństwa, ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego powinien być o tym niezwłocznie powiadomiony zgodnie z zapisami punktu 5.2.1.

5.5.2 Wszelkie informacje przekazane przez ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji lotniczej ośrodkowi koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego przekazywane są, jeśli to możliwe, niezwłocznie przewoźnikowi lotniczemu.

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

5.6.1 Jeśli organ służb ruchu lotniczego stwierdzi, że statek powietrzny znajduje się w stanie zagrożenia, tak szybko jak to możliwe poinformuje o rodzaju zagrożenia inne statki powietrzne, o których wiadomo, że znajdują się

Aneks 17 – Ochrona

w pobliżu tego statku powietrznego, 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 bez-

prawnej ingerencji, to w korespondencji ATS powietrzeziemia 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.

WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 13 – BADANIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW LOTNICZYCH

ROZDZIAŁ 5. BADANIE

.....
ORGANIZACJA I PROWADZENIE BADANIA

.....
ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA PROWADZĄCEGO BADANIE

.....
Informowanie organów ochrony lotnictwa

5.11 Jeżeli w trakcie badania wypadku stanie się wiadomym lub pojawi się podejrzenie, że zaistniał akt bezprawnej ingerencji, przewodniczący komisji badającej wypadek lotniczy niezwłocznie podejmie działania mające na celu zapewnienie, że organy ochrony lotnictwa zainteresowanego Państwa (zainteresowanych Państw) zostaną o tym niezwłocznie poinformowane.

**WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 14 – LOTNISKA,
TOM I – PROJEKTOWANIE LOTNISK I OPERACJE**

**ROZDZIAŁ 3. CHARAKTERYSTYKA
FIZYCZNA**

.....
**3.14 Miejsce parkowania izolowanego statku
powietrznego**

3.14.1 Należy wyznaczyć miejsce parkowania izolowanego statku powietrznego lub należy poinformować wieżę kontroli ruchu lotniczego o obszarach odpowiednich do parkowania statku powietrznego, co do którego wiadomo lub przypuszcza się, że jest on obiektem bezprawnej ingerencji, lub który z innych powodów wymaga odizolowania od zwykłych działań na lotnisku.

3.14.2 **Zalecenie.** — *Miejsce parkowania izolowanego statku powietrznego powinno być zlokalizowane w możliwie maksymalnie dużej odległości i w żadnym wypadku nie mniejszej niż 100 metrów od innych miejsc parkowania statków powietrznych, budynków lub terenów publicznych*

itd. Należy zapewnić, by miejsce to nie było zlokalizowane nad urządzeniami podziemnymi, takimi jak gaz i paliwo lotnicze oraz, w stopniu możliwymi, kable elektryczne i telekomunikacyjne.

ROZDZIAŁ 5. URZĄDZENIA NAWIGACYJNE

.....
5.3 Oświetlenie

.....
5.3.23 Oświetlenie płyty lotniska
(patrz również punkty 5.3.16.1 i 5.3.17.1)

Zastosowanie

5.3.23.1 **Zalecenie.** — *Na płycie, na stanowisku do odładzania statków powietrznych oraz na wyznaczonym miejscu parkowania izolowanego statku powietrznego, które są przeznaczone do użytkowania nocą, powinno być zapewnione oświetlenie płyty lotniska.*

Uwaga 1.— Tam, gdzie stanowisko do odladzania statków powietrznych jest zlokalizowane w bliskim sąsiedztwie pasa startowego, a stałe oświetlenie mogłoby być mylące dla pilotów, mogą być wymagane inne środki oświetlenia tego urządzenia.

Uwaga 2.— Wyznaczenie miejsca parkowania izolowanego statku powietrznego określone zostało w punkcie 3.14.

Uwaga 3.— Wytyczne dotyczące oświetlenia płyty lotniska znajdują się w Podręczniku Projektowania Lotnisk, Część 4.

.....

ROZDZIAŁ 8. SYSTEMY ELEKTRYCZNE

8.1 Systemy zasilania energią elektryczną dla obiektów żeglugi powietrznej

.....

Zastosowanie

.....

8.1.10 **Zalecenie.** — *W awaryjne źródła zasilania, zdolne do zapewnienia elektryczności w czasie awarii zasadniczych źródeł zasilania powinny być wyposażone następujące urządzenia lotniskowe:*

.....

e) Podstawowe oświetlenie wspomagające ochronę, jeśli zapewnione zgodnie z punktem 9.11.

.....

ROZDZIAŁ 9. SŁUŻBY OPERACYJNE LOTNISKA, WYPOSAŻENIE I INSTALACJE

9.1 Lotniskowe plany postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych

Postanowienia ogólne

Nota wprowadzająca.— Planowanie postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych na lotnisku jest procesem przygotowywania lotniska do sprostania zagrożeniu, jakie może wystąpić na nim lub w jego sąsiedztwie. Celem planowania działań na wypadek sytuacji awaryjnych na lotnisku jest zminimalizowanie skutków zagrożenia, szczególnie w odniesieniu do ratowania życia i utrzymania operacji statków powietrznych. Lotniskowy plan postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych określa procedury koordynacji reagowania poszczególnych organizacji działających na lotnisku (lub służb) oraz organizacji w otaczającym środowisku, które mogłyby służyć pomocą w reagowaniu na zagrożenie. Materiał pomocniczy mający na celu wspomaganie właściwej władzy w ustanowieniu lotniskowych planów postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych znajduje się w Podręczniku Airport Services, Część 7.

9.1.1 Na lotnisku zostanie opracowany lotniskowy plan postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych, dostosowany do operacji statków powietrznych i innych działań prowadzonych na tym lotnisku.

9.1.2 Lotniskowy plan postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych będzie zapewniał koordynację działań jakie mają być podjęte w sytuacji awaryjnej, pojawiającej się na lotnisku lub w jego sąsiedztwie.

Uwaga.— Przykłady sytuacji awaryjnych: sytuacje wyjątkowe z udziałem statków powietrznych, sabotaż włącznie z zagrożeniem bombowym, bezprawne przechwycenie statku powietrznego, przypadki występowania przedmiotów niebezpiecznych, pożary budynków i kłęski żywiolowe.

9.1.3 Plan ma koordynować reagowanie lub udział wszystkich istniejących organizacji, które w opinii odpowiedniej władzy mogą służyć pomocą w reagowaniu na sytuację awaryjną.

Uwaga.— Przykłady organizacji:

- *na lotnisku: organ kontroli ruchu lotniczego, służby ratowniczo-gaśnicze, zarząd lotniska, służby medyczne i sanitarne, przewoźnicy lotniczy, służby ochrony i Policja;*
- *poza lotniskiem: Straż Pożarna, Policja, służby medyczne i sanitarne, szpitale, patrole wojskowe i służby ochrony portów morskich lub służby ochrony wybrzeża.*

9.1.4 **Zalecenie.** — *Plan powinien zapewniać współpracę i koordynację z centrum koordynacji ratownictwa lotniczego w niezbędnym zakresie.*

9.1.5 **Zalecenie.** — *Lotniskowy plan postępowania na wypadek sytuacji awaryjnych powinien zawierać co najmniej:*

- a) rodzaje sytuacji wyjątkowych ujętych w planie;*
- b) organizacje objęte planem;*
- c) zakres odpowiedzialności i rola każdej z organizacji, centrum zarządzania na wypadek sytuacji awaryjnych i stanowiska dowodzenia dla każdego rodzaju sytuacji awaryjnej;*
- d) dane personalne i numery telefonów biur lub osób kontaktowych w przypadku zaistnienia konkretnej sytuacji awaryjnej; oraz*
- e) mapa geograficzna lotniska i jego bezpośredniego otoczenia.*

.....

Centrum zarządzania na wypadek sytuacji awaryjnych i stanowisko dowodzenia

9.1.7 **Zalecenie.** — *Stale centrum zarządzania na wypadek sytuacji awaryjnych oraz mobile stanowisko dowo-*

Aneks 17 – Ochrona

dzenia powinny być dostępne do użytku w czasie trwania sytuacji awaryjnej.

9.1.8 Zalecenie. — Centrum zarządzania na wypadek sytuacji awaryjnej powinno być częścią obiektów lotniska i powinno być odpowiedzialne za całokształt koordynacji i naczelne kierowanie reagowaniem na sytuację awaryjną.

9.1.9 Zalecenie. — Stanowisko dowodzenia powinno być obiektem nadającym się do szybkiego przemieszczenia – jeśli to konieczne – do miejsca sytuacji awaryjnej i powinno podjąć lokalną koordynację organizacji reagowania na sytuację awaryjną.

9.1.10 Zalecenie. — Powinna być wyznaczona osoba do objęcia kontroli nad centrum zarządzania na wypadek sytuacji awaryjnych oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, inna osoba nad stanowiskiem dowodzenia.

System łączności

9.1.11 Zalecenie. — Odpowiednie systemy łączności pomiędzy stanowiskiem dowodzenia i centrum zarządzania na wypadek sytuacji awaryjnych oraz uczestniczącymi organizacjami powinny być zapewnione zgodnie z planem i dopasowane do konkretnych wymogów lotniska.

Lotniskowe ćwiczenia w zakresie sytuacji awaryjnych

9.1.12 W planie zawarte będą procedury okresowego testowania adekwatności planu i analizy jego rezultatów w celu poprawy efektywności planu.

Uwaga. — W planie zawarte są wszystkie uczestniczące organizacje i towarzyszące im wyposażenie.

9.1.13 Plan będzie testowany poprzez:

- kompleksowe lotniskowe ćwiczenia w zakresie sytuacji awaryjnych w odstępach czasu nieprzekraczających dwóch lat; oraz
- wycinkowe ćwiczenia kryzysowe w roku pomiędzy jednym a drugim ćwiczeniem kompleksowym w celu zapewnienia, że zostały usunięte wszelkie uchybienia wykryte podczas kompleksowego lotniskowego ćwiczenia w zakresie sytuacji awaryjnych; oraz

przeanalizowany następnie lub po zakończeniu faktycznej sytuacji awaryjnej, w celu usunięcia wszelkich uchybień wykrytych podczas takich ćwiczeń lub faktycznej sytuacji awaryjnej.

Uwaga. — Celem ćwiczeń kompleksowych jest zapewnienie adekwatności planu na okoliczność sprostania różnego rodzaju sytuacjom awaryjnym. Celem wycinkowych ćwiczeń jest zapewnienie adekwatności reagowania poszczególnych uczestniczących organizacji i części składowych planu, takich jak system łączności.

.....

Zastosowanie

.....

9.10.3 Zalecenie. — Na lotnisku powinno być zapewnione ogrodzenie lub inna odpowiednia bariera w celu uniemożliwienia nieumyślnego lub celowego dostępu osób nieupoważnionych do niepublicznej strefy lotniska.

Uwaga 1. — Ma to obejmować ogrodzenie kanałów ściekowych, kanałów przewodowych, tuneli itd., tam gdzie to konieczne w celu zapobieżenia dostępowi.

Uwaga 2. — Mogą być wymagane specjalne środki w celu zapobieżenia dostępowi osób nieupoważnionych do pasów startowych lub dróg kołowania, które przebiegają ponad drogami publicznymi.

.....

9.10.5 Zalecenie. — Powinny być zapewnione odpowiednie środki ochrony, w celu uniemożliwienia nieumyślnego lub celowego dostępu osób nieupoważnionych do instalacji naziemnych i urządzeń niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, zlokalizowanych poza terenem lotniska.

.....

Lokalizacja

9.10.7 Zalecenie. — Ogrodzenie lub bariera powinny być zlokalizowane tak, by odseparować strefę manewrową i inne obiekty lub strefy na lotnisku, niezbędny do zapewnienia bezpiecznych operacji statków powietrznych, od obszarów otwartych dla dostępu publicznego.

.....

9.10.9 Zalecenie. — W przypadku, gdy ocenia się, że jest niezbędna wzmoczona ochrona, po obu stronach ogrodzenia lub bariery powinien być zapewniony obszar wolny od przeszkód w celu ułatwienia pracy patroli i utrudnienia wstępu osobom nieupoważnionym. Należy również rozważyć zapewnienie drogi patrolowej po wewnętrznej stronie ogrodzenia dla użytku zarówno personelu technicznego, jak i patroli ochrony.

9.11 Oświetlenie związane z ochroną lotnictwa cywilnego

Zalecenie. — Na lotnisku, gdzie uznaje się, że z przyczyn związanych z ochroną jest to pożądane, ogrodzenie lub inna bariera przeznaczona do ochrony międzynarodowego lotnictwa cywilnego i jego obiektów powinny być oświetlone w podstawowym stopniu. Należy rozważyć taką lokalizację światel, by obszar ziemny po obu stronach ogrodzenia lub bariery, a w szczególności w punktach dostępu, był oświetlony.

**WYCIĄGI Z ZAŁĄCZNIKA 18 – BEZPIECZNY TRANSPORT
MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ LOTNICZĄ**

ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE

.....

**2.2 Instrukcje Techniczne dotyczące Materiałów
Niebezpiecznych**

2.2.1 Każde Umawiające się Państwo podejmie przedsięwzięcia niezbędne dla osiągnięcia zgodności ze szczegółowymi postanowieniami zawartymi w Instrukcjach Technicznych dotyczących Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Lotniczą (Dok. 9284), zatwierdzanych i wydawanych okresowo zgodnie z procedurami ustalonymi przez Radę ICAO. Każde Umawiające się Państwo podejmie również przedsięwzięcia niezbędne dla osiągnięcia zgodności ze zmianami do Instrukcji Technicznych, które mogą być opublikowane w określonym

czasie stosowania aktualnego wydania Instrukcji Technicznych.

2.2.2 **Zalecenie.** — Każde Umawiające się Państwo powinno informować ICAO o trudnościach napotykanym w zastosowaniu Instrukcji Technicznych i wszelkich pożądanym zmianach do tych instrukcji.

.....

**ROZDZIAŁ 10. USTANOWIENIE
PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH**

Zgodnie z postanowieniami zawartymi w Instrukcjach Technicznych muszą być ustanowione i aktualizowane programy szkoleniowe w zakresie materiałów niebezpiecznych.

**WYCIĄGI Z DOKUMENTU 9284 – INSTRUKCJE TECHNICZNE
DOTYCZĄCE BEZPIECZNEGO TRANSPORTU MATERIAŁÓW
NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ LOTNICZĄ**

Część 1. POSTANOWIENIA OGÓLNE

.....

**Rozdział 4
SZKOLENIE**

Części tego Rozdziału zostały zmienione w drodze Zmian Państwowych AE 2, CA 18, HK 1, US 1; patrz Tablica A-I.

4.1 USTANOWIENIE PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH

4.1.1 Należy ustanowić wstępne i okresowe programy szkoleniowe w zakresie materiałów niebezpiecznych, które muszą być ustanowione przez lub w imieniu:

.....

- g) organizacje zaangażowane w kontrolę bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu oraz/i ładunków.

**WYCIĄGI Z PROCEDUR SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
– ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM (DOKUMENT 4444)**

**ROZDZIAŁ 5. MINIMA I METODY
SEPARACJI**

.....

**5.2 PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE
SEPARACJI RUCHU KONTROLOWANEGO**

.....

5.2.1.2 Większe separacje niż określone minima powinny być zastosowane zawsze, gdy wystąpią wyjątkowe okoliczności, takie jak bezprawna ingerencja lub trudności nawigacyjne; wymagają one zastosowania dodatkowych środków zaradczych. Powinno to być dokonywane z należyтым uwzględnieniem wszelkich istotnych czynników, tak by uniknąć utrudnienia przepływu ruchu lotniczego przez zastosowanie nadmiernej separacji.

Uwaga.— Bezprawna ingerencja względem statku powietrznego stanowi przypadek wyjątkowych okoliczności, które mogą wymagać zastosowania separacji większych niż określone minima, pomiędzy statkiem powietrznym będącym obiektem bezprawnej ingerencji a innymi statkami powietrznymi.

.....

**ROZDZIAŁ 15. PROCEDURY DOTYCZĄCE
ZAGROŻEŃ, AWARII ŁĄCZNOŚCI
I NIEPRZEWDZIANYCH SYTUACJI**

**15.1 PROCEDURY STOSOWANE
W PRZYPADKU ZAGROŻENIA**

15.1.1 Zasady ogólne

15.1.1.1 Różne okoliczności towarzyszące każdej sytuacji wyjątkowej uniemożliwiają ustalenie dokładnych szczegółowych procedur postępowania. Procedury przedstawione poniżej stanowią ogólne wytyczne dla personelu służb ruchu lotniczego. Organy kontroli ruchu lotniczego będą utrzymywały pełną i kompleksową współpracę, a personel będzie wykorzystywał maksimum zdrowego rozsądku w postępowaniu w sytuacjach awaryjnych.

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

Uwaga 2.— Jeśli pilot statku powietrznego będącego w sytuacji zagrożenia otrzymał wcześniej od ATC polecenie włączenia ściśle określonego kodu, to jest on z reguły

utrzymywany, chyba że w szczególnych okolicznościach pilot podejmie inną decyzję lub otrzyma inne polecenie. Gdy ATC nie zażądał ustawienia odpowiedniego kodu, pilot ustawi transponder na Mod A Kod 7700.

15.1.1.2 W przypadku, gdy statek powietrzny zgłasza sytuację awaryjną, organ ATS powinien podjąć następujące stosowne działania:

- a) dopóki załoga lotnicza nie stwierdzi wyraźnie lub nie zostaną uzyskane informacje z innych źródeł, należy podjąć wszelkie niezbędne kroki w celu ustalenia identyfikacji i typu statku powietrznego, rodzaju sytuacji awaryjnej, zamiarów załogi kokpitu, jak również pozycji i poziomu statku powietrznego;
- b) podjąć decyzję odnośnie najbardziej odpowiedniego rodzaju pomocy jaka może być udzielona;
- c) pozyskać pomoc wszelkich innych organów ATS lub innych służb, które mogą być w stanie zapewnić pomoc statkowi powietrznemu;
- d) dostarczyć załodze kokpitu wszelkich wymaganych informacji, jak również wszelkich dodatkowych istotnych informacji, takich jak szczegóły dotyczące odpowiednich lotnisk, minimalnych bezpiecznych wysokości bezwzględnych, informacji o pogodzie; oraz
- e) uzyskać od użytkownika lub załogi kokpitu takie informacje, które mogą mieć znaczenie, jak: liczba osób na pokładzie, pozostała ilość paliwa, ewentualna obecność materiałów niebezpiecznych oraz ich rodzaj; oraz
- f) powiadomić właściwe organy ATS i władze tak jak to zostało określone w miejscowych instrukcjach.

15.1.1.3 W miarę możliwości należy unikać zmian częstotliwości radiowych i kodu SSR; z reguły należy ich dokonywać jedynie wtedy, gdy danemu statkowi powietrznemu może być zapewniona bardziej sprawna obsługa. Instrukcje dotyczące manewrów statku powietrznego z uszkodzonym silnikiem powinny być ograniczone do minimum. W miarę potrzeby inne statki powietrzne, wykonujące lot w pobliżu statku powietrznego znajdującego się w sytuacji awaryjnej powinny być poinformowane o zaistniałych okolicznościach.

Uwaga.— Żądania od załogi kokpitu informacji zawartych w punkcie 15.1.1.2 e) będą kierowane jedynie wtedy, gdy informacji tych nie można uzyskać od użytkownika lub z innych źródeł, i będą one ograniczone do niezbędnych informacji.

15.1.2 Pierwszeństwo

Statkowi powietrznemu, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że znajduje się w sytuacji awaryjnej, włącznie z sytuacją, gdy jest on obiektem bezprawnej ingerencji, będzie udzielone pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi.

15.1.3 Bezprawna ingerencja i zagrożenie bombowe

15.1.3.1 Personel służby ruchu lotniczego będzie przygotowany do rozpoznania wszelkich oznak zaistnienia bezprawnej ingerencji wobec statku powietrznego.

15.1.3.2 W każdym przypadku, gdy istnieje podejrzenie, że ma miejsce bezprawna ingerencja wobec statku powietrznego i brak odrębnego automatycznego zobrazowania kodu 7500 Mod A i kodu 7700 Mod A – SSR, kontroler radiowy będzie dążył do weryfikacji wszelkich podejrzeń, ustawiając dekodery radaru wtórnego na Mod A kod 7500, a następnie Kod 7700.

Uwaga.— Uważa się, że statek powietrzny wyposażony w transponder radaru wtórnego ustawił go na Mod A kodu 7500 w celu zasygnalizowania, że jest on obiektem bezprawnej ingerencji. Statek powietrzny może ustawić 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 dozoru, włącznie z ADS-B i ADS-C, może przesyłać sygnał o zagrożeniu i/lub pilności za pomocą wszelkich dostępnych środków.

15.1.3.3 Jeżeli wiadomo lub przypuszcza się, że ma miejsce bezprawna ingerencja wobec statku powietrznego, lub gdy otrzymano ostrzeżenie o zagrożeniu bombowym, organy ATS powinny niezwłocznie reagować na prośby dowódcy statku powietrznego i spełniać oczekiwane żądania, włącznie z prośbami o udzielenie informacji dotyczących urządzeń żeglugi powietrznej, procedur i służb wzdłuż trasy lotu na każdym lotnisku zamierzonego lądowania oraz podejmą takie działania, jakie są niezbędne do przyspieszenia wykonania wszystkich faz lotu.

15.1.3.3.1 Organy ATS muszą również:

- a) przekazać i kontynuować przekazywanie informacji niezbędnych do bezpiecznego przebiegu lotu, bez oczekiwania na odpowiedź ze strony statku powietrznego;
- b) monitorować i nanosić na mapę przebieg lotu za pomocą dostępnych środków i koordynować przekazywanie kontroli z sąsiednimi organami ATS bez żądania przekazywania informacji lub innych

- c) poinformować i kontynuować informowanie właściwych organów ATS, włącznie z organami pobliskich FIR-ów, które mogą być zainteresowane postępowaniem lotu;

Uwaga.— Stosując ten przepis należy wziąć pod uwagę wszystkie czynniki, które mogą wpłynąć na postępowanie lotu, włącznie z posiadanym zapasem paliwa i możliwością nieoczekiwanych, nagłych zmian trasy przelotu i lotniska docelowego. Celem jest dostarczenie, z tak dużym wyprzedzeniem jak jest to możliwe w danych okolicznościach, każdemu organowi służby ruchu lotniczego odpowiednich informacji odnośnie przewidywanego lub prawdopodobnego wlotu statku powietrznego do obszaru podległego temu organowi.

- d) powiadomić:
 - 1) użytkownika lub jego wyznaczonego przedstawiciela;
 - 2) właściwe centrum koordynacji ratownictwa lotniczego zgodnie z odpowiednimi procedurami alarmowymi;
 - 3) odpowiednią władzę wyznaczoną przez Państwo;

Uwaga.— Przyjmuje się, że wyznaczony organ władzy w zakresie ochrony i/lub użytkownik powiadomi kolejno inne zainteresowane podmioty, zgodnie z wcześniej ustalonymi procedurami.

- e) przekazać stosowne depesze dotyczące okoliczności towarzyszących bezprawnej ingerencji, pomiędzy statkiem powietrznym a wyznaczonymi władzami.

Uwaga.— Do depesz tych zalicza się między innymi: początkowe depesze zgłaszające incydent; depesze zawierające decyzje powzięte przez odpowiednie organy; depesze o przekazaniu odpowiedzialności; depesze o przyjęciu odpowiedzialności; depesze wskazujące, że jednostka nie uczestniczy dłużej w incydencie; oraz depesze zamykające incydent.

15.1.3.4 Niżej wymienione, dodatkowe procedury zostaną zastosowane w przypadku otrzymania informacji o zagrożeniu, wskazującej, że na pokładzie znanego statku powietrznego została umieszczona bomba lub inne urządzenie wybuchowe. Organ ATS po otrzymaniu informacji o zagrożeniu bombowym musi:

- a) posiadając bezpośrednią łączność ze statkiem powietrznym, niezwłocznie powiadomić załogę kokpitu o zagrożeniu i towarzyszących mu okolicznościach; lub

Aneks 17 – Ochrona

- b) przy braku bezpośredniej łączności ze statkiem powietrznym, powiadomić załogę kokpitu przy użyciu możliwie najszybszych środków za pośrednictwem innych organów ATS lub innych kanałów informacyjnych.

15.1.3.5 Organ ATS posiadający łączność ze statkiem powietrznym upewni się co do zamiarów załogi kokpitu i poinformuje o tych zamiarach inne organy ATS, których może dotyczyć dany lot.

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 instalacji naziemnych.

15.1.3.7 Statkowi powietrznemu w trakcie lotu będzie niezwłocznie wydana zmiana zezwolenia na lot do nowego miejsca docelowego, jeśli tego zażąda.

Wszelkie żądania załogi lotniczej wznoszenia lub obniżania pułapu lotu w celu wyrównania lub zmniejszenia różnic pomiędzy zewnętrznym ciśnieniem powietrza a ciśnieniem powietrza w kabinie będą zaakceptowane tak szybko jak to tylko możliwe.

15.1.3.8 Statkowi powietrznemu będącemu na ziemi należy wskazać, by w miarę możliwości znajdował się on

z dala od innych statków powietrznych i instalacji, a jeśli to konieczne, zwolnił drogę startową. Statek powietrzny otrzyma polecenie kołowania do wyznaczonego lub izolowanego miejsca parkowania zgodnie z miejscowymi instrukcjami. W przypadku pilnego wylądowania przez załogę lotniczą pasażerów i załogi, inne statki powietrzne, pojazdy oraz personel powinny znajdować się w bezpiecznej odległości od zagrożonego statku powietrznego.

15.1.3.9 Organy ATS nie będą udzielały załodze lotniczej jakichkolwiek rad czy sugestii odnośnie postępowania z urządzeniem wybuchowym.

15.1.3.10 Statek powietrzny, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że jest obiektem bezprawnej ingerencji, lub który z innych przyczyn wymaga odizolowania od normalnej działalności lotniskowej, będzie odstawiony na wyznaczone miejsce parkowania izolowanego statku powietrznego. Jeżeli takie miejsce parkowania nie zostało wyznaczone, lub jeśli miejsce to jest niedostępne, statek powietrzny będzie odstawiony na miejsce znajdujące się w strefie lub strefach wybranych na podstawie wcześniejszego porozumienia z władzami lotniska. Zezwolenie na kołowanie będzie określało trasę kołowania do miejsca parkowania. Trasa ta będzie wybrana z uwzględnieniem konieczności minimalizowania wszelkich rodzajów ryzyka związanego z bezpieczeństwem ludzi, innych statków powietrznych i urządzeń na lotnisku.

Uwaga.— Patrz Aneks 14, Tom I, Rozdział 3.

**WYCIĄGI Z PROCEDUR DOTYCZĄCYCH SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
– OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH (DOKUMENT 8168),
TOM I – PROCEDURY LOTU**

CZĘŚĆ VIII.

PROCEDURY UŻYTKOWANIA TRANSPONDERA WTÓRNEGO RADARU DOZOROWANIA (SSR)

Rozdział 1

POSŁUGIWANIE SIĘ TRANSPONDERAMI

.....

**1.4 PROCEDURY NA WYPADEK ZAISTNIENIA
SYTUACJI AWARYJNEJ**

Pilot statku powietrznego doświadczającego sytuacji awaryjnej ustawia transponder na Mod A Kod 7700 z wyjątkiem sytuacji, gdy organ ATC poleci ustawić inny określony kod. W tym ostatnim przypadku pilot powinien utrzymywać przydzielony kod, chyba że organ ATC poleci inaczej. Jednakże, pilot może ustawić kod 7700 Mod A w przypadku uznania tego sposobu za najlepsze rozwiązanie.

.....

**1.6 BEZPRAWNA INGERENCJA
W ODNIESIENIU DO STATKU POWIETRZNEGO
W TRAKCIE LOTU**

1.6.1 W przypadku, gdy statek powietrzny w trakcie lotu jest obiektem bezprawnej ingerencji, dowódca tego statku powietrznego podejmie próbę ustawienia transpondera na Mod A Kod 7500 w celu zasygnalizowania o zaistniałej sytuacji, dopóki okoliczności nie upoważniają do użycia Kodu 7700.

1.6.2 Pilot, po wybraniu Modu A Kod 7500, a następnie żądaniu potwierdzenia tego kodu przez ATC zgodnie z zapisami punktu 1.1.5, odpowiednio do okoliczności, albo to potwierdzi albo w ogóle nie będzie odpowiadał.

Uwaga.— Brak odpowiedzi pilota będzie traktowany przez służby ruchu lotniczego (ATC) jako wskazanie, że użycie Kodu 7500 nie jest skutkiem nieumyślnego wybrania niewłaściwego kodu.

PUBLIKACJE ICAO I INNE PRODUKTY Z DZIEDZINY TRANSPORTU LOTNICZEGO

Poniższe podsumowanie przedstawia i opisuje różne publikacje i inne produkty z dziedziny transportu lotniczego wydane przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego:

- *Międzynarodowe Normy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs)* przyjęte przez Radę zgodnie z Artykułami 37, 54 i 90 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dla wygody opracowane jako Załączniki do tej Konwencji. Załącznik 9 – *Ułatwienia* – zawiera SARPs dotyczące cel, kwarantanny, kontroli paszportów i spraw zdrowotnych w zakresie międzynarodowej żeglugi powietrznej. Załącznik 17 – *Ochrona* – składa się z SARPs dotyczących wszelkich kwestii związanych z ochroną lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. O jakiegokolwiek różnicach pomiędzy krajowymi uregulowaniami prawnymi i praktykami Państwa, a tym, co zostało określone przez Międzynarodową Normę, musi być informowana Rada zgodnie z Artykułem 38 Konwencji. Rada zachęca również Umawiające się Państwa do powiadamiania o różnicach dotyczących postanowień zawartych w Zalecanych Metodach Postępowania.
- *Polityki ICAO* dotyczące ustalania przepisów międzynarodowego transportu lotniczego, opłat dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej oraz opodatkowania w dziedzinie międzynarodowego transportu lotniczego.
- *Specyfikacje techniczne* dotyczące dokumentów podróży odczytywanych komputerowo (MRTDs).
- *Taryfy* dla portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej, włącznie z opłatami nakładanymi na użytkowników w ponad 180 Państwach.
- *Podręczniki* dostarczające Umawiającym się Państwom informacji lub wytycznych dotyczących takich kwestii jak ustalanie przepisów międzynarodowego transportu lotniczego, zarządzania finansowego portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej, metod prognozowania ruchu lotniczego i zgodności z postanowieniami Załącznika 17.
- *Okólniki* dostarczające Umawiającym się Państwom specjalistycznych informacji. Zawierają one studia nad średnio- i długoterminowymi trendami w przemyśle transportu lotniczego na poziomie globalnym i regionalnym oraz specjalistyczne studia o charakterze ogólnosiwiatowym, obejmujące takie kwestie jak ekonomiczne i finansowe aspekty wdrażania systemów CNS/ATM, regionalne różnice w ekonomice operacyjnej linii lotniczych, ekonomiczny udział lotnictwa cywilnego, prywatyzacja portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej oraz implikacje prawne przydziału slotów.
- *Pakiety Szkoleniowe w dziedzinie Ochrony Lotnictwa (ASTPs)* i kursy w zakresie różnorodnej tematyki, opracowane w celu wspomaganie ekspertów w dziedzinie ochrony, menadżerów i personelu w wypracowaniu bardziej wszechstronnego zrozumienia SARPs, jak również w celu zaoferowania praktycznej specjalistycznej ekspertyzy w procesie wdrażania i monitorowania środków i postanowień zgodnie z miejscowymi programami. Więcej informacji na ten temat można uzyskać pod adresem avsec@icao.int lub zapoznać się z częścią dotyczącą szkoleń na stronie internetowej ICAO AVSEC: www.icao.int/avsec.
- *Publikacje w formie elektronicznej* w formie baz danych oraz w formie interaktywnej, takie jak światowe umowy o usługach lotniczych oraz wzory ICAO-wskich umów dotyczących usług lotniczych. Do *statystyk z dziedziny lotnictwa cywilnego* można uzyskać dostęp wykupując roczną prenumeratę na jedną lub więcej serii danych dystrybuowanych przez ICAO, za pośrednictwem komercyjnej strony internetowej tej organizacji, pod adresem www.icaodata.com. Pytania dotyczące statystyk ICAO lub specjalne zamówienia na dane statystyczne należy wysyłać na adres: sta@icao.int.
- *Raporty z posiedzeń w dziedzinie transportu lotniczego* włącznie z raportami z posiedzeń grup dotyczącymi Ułatwień i Statystyk oraz raportami dotyczącymi konferencji w dziedzinie ochrony lotnictwa, przepisów z zakresu międzynarodowego transportu lotniczego oraz ekonomiki portów lotniczych i służb żeglugi powietrznej.