

Załącznik do obwieszczenia nr 2  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 13 marca 2017 r.

**Międzynarodowe normy  
i zalecane metody postępowania**



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

# Ochrona

---

**Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami  
bezprawnej ingerencji**

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

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

Wydanie dziewiąte  
Marzec 2011

**Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego**

Opublikowano przez ORGANIZACJĘ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO w osobnych wydaniach w językach angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim.  
999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7

Informacje dotyczące zamówień oraz pełen wykaz dystrybutorów i sprzedawców znajduje się na stronie internetowej ICAO [www.icao.int](http://www.icao.int)

*Wydanie Pierwsze 1975*

*Wydanie Ósme 2006*

*Wydanie Dziewiąte 2011*



**Załącznik 17, *Ochrona* -**

***Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji***

Numer Porządkowy AN 17

ISBN 978-92-9231-764-5

© ICAO 2011

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

## ZMIANY

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

## REJESTR ZMIAN I POPRAWEK

ZMIANY			
Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadził
1-12	Dołączono w tym wydaniu		
13	15/7/13		ICAO
14	14/11/14		ICAO

POPRAWKI			
Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Wprowadził



## SPIS TREŚCI

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

## DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA 17

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



## PRZEDMOWA

### Tło historyczne

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

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

.....

### ZGROMADZENIE :

.....

- (3) ZWRACA SIĘ do Rady z prośbą, by wraz z pomocą pozostałych podmiotów wchodzących w skład Organizacji, odpowiednio opracowała i włączyła materiał zawarty w Załącznikach do niniejszej Rezolucji jako normy, zalecane metody postępowania i procedury w istniejących lub nowych Załącznikach lub innych dokumentach wykonawczych lub rekomendacje Organizacji.

Rezolucja A18-10: Dodatkowe środki techniczne dla zapewnienia ochrony międzynarodowego cywilnego transportu lotniczego.

.....

### ZGROMADZENIE :

- (1) ZWRACA SIĘ do Rady z prośbą o zagwarantowanie w odniesieniu do technicznych aspektów ochrony transportu lotniczego, że:

- (a) zagadnienie ochrony transportu lotniczego nadal będzie skupiało odpowiednią uwagę Sekretarza Generalnego, z pierwszeństwem wspólnym do obecnego zagrożenia dla ochrony w transporcie lotniczym;

.....

W wyniku prac Komisji ds. Żeglugi Powietrznej, Komisji ds. Transportu Lotniczego oraz Komisji ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji, a także w konsekwencji komentarzy otrzymanych od Umawiających się Państw oraz zainteresowane organizacje międzynarodowe, spośród których rozprawdzone zostały projekty materiału, normy i zalecane metody postępowania w zakresie ochrony zostały przyjęte przez Radę w dniu 22 marca 1974 r., zgodnie z postanowieniami Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz określone jako Załącznik 17 do tej Konwencji pod tytułem „Normy i zalecane metody postępowania - *Ochrona* - Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji”.

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

### **Wprowadzenie**

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

### **Rekomendacje**

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

### **Działania Państw Umawiających się**

Zastosowanie. Postanowienia dokumentu „Normy i zalecane metody postępowania” mają być stosowane przez Państwa Umawiające się.

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

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

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

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

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

### **Informacje ogólne**

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

*1.- Materiał stanowiący właściwy tekst Załącznika:*

- a) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniami Konwencji. Zostały zdefiniowane w następujący sposób:

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

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

- b) Załączniki składające się z oddzielnie pogrupowanego materiału, ale jednocześnie tworzące część norm i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.
- c) Określenia zwrotów użytych w standardach i zalecanych metodach postępowania, które uznaje się za wymagające wyjaśnienia w związku z tym, że ich znaczenia nie są ujęte w słownikach. Określenie nie posiada niezależnego statusu, ale stanowi istotną część każdej normy i zalecanej metody postępowania, w których dany termin został użyty, ponieważ zmiana znaczenia tego terminu miałaby wpływ na specyfikację.

*2.- Materiał przyjęty przez Radę do publikacji w związku z normami i zalecanymi metodami postępowania:*

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

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

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

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

Tabela A. Poprawki do Załącznika 17

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

6 (Wydanie 3)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Tymczasową Grupę Ekspertów ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A22-17 Zgromadzenia	Na polecenie Rady, pilne prace nad niniejszą poprawką podjął Komitet ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wsparty przez Tymczasową Grupę Ekspertów ds. Ochrony Lotnictwa, która została powołana na polecenie Rady. W konsekwencji do Załącznika wprowadzono 11 nowych specyfikacji, a 19 specyfikacji przyjęto jako normy.	19 grudnia 1985 19 marca 1986 19 maja 1986
		Określone daty wejścia w życie i obowiązywania dla punktu 5.1.4 pokazano w kolumnie obok.	19 października 1987
		Rada poleciła, aby te Państwa, które mogą wdrożyć treść punktu 5.1.4, uczyniły to tak szybko jak tylko jest to możliwe przed datą ich obowiązywania.	19 grudnia 1987
7 (Wydanie 4)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A26-7 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana zawiera: a) reorganizację rozdziałów Załącznika ukierunkowaną na racjonalizację kolejności celów, zobowiązań i koniecznych działań związanych z organizacją, zapobiegawczymi środkami ochrony oraz procedurami zarządzania reagowaniem; b) wprowadzenie nowych ważnych postanowień odzwierciedlających rozwój wydarzeń oraz pomocnych dla Państw w konfrontacji z nowymi sytuacjami, które wyniknęły z poważnych aktów bezprawnej ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu, od ostatniej aktualizacji Załącznika 17 w 1985 r.; oraz c) zmianę lub dopracowanie istniejących postanowień wynikających z punktu a) i b), jak również w celu odzwierciedlenia doświadczenia zdobytego w procesie wdrażania takich środków.	22 czerwca 1989 30 października 1989 16 listopada 1989
8 (Wydanie 5)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A27-7 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana zawiera wprowadzenie nowych istotnych postanowień związanych z kompleksową kontrolą bezpieczeństwa bagażu rejestrowanego, kontrolą bezpieczeństwa ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty, rozbieżności procedur związanych z programami ochrony, sprawdzenia międzynarodowych statków powietrznych przed odlotem oraz środków dotyczących wdrażania czynników związanych z ochroną do projektów lotnisk, w celu udzielenia Państwom pomocy w zwartym i jednorodnym wdrażaniu tego typu środków.	11 września 1992 16 grudnia 1992 1 kwietnia 1993
9 (Wydanie 6)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działanie Rady zgodne z Rezolucją A31-4 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana wprowadza nowe postanowienia dotyczące kontroli przed zatrudnieniem oraz przydatności osób zaangażowanych w proces wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony, odpowiedzialności za bagaż i przyjęcie go na pokład, wdrażania środków w odniesieniu do zaopatrzenia pokładowego oraz zaopatrzenia i dostaw przewoźników lotniczych, testów sprawdzających efektywność programu oraz konieczności powiadamiania Państwa, o którym wiadomo lub podejrzewa się, że może być miejscem docelowym uprowadzonego statku powietrznego.	12 listopada 1996 31 marca 1997 1 sierpnia 1997
10 (Wydanie 7)	Propozycje Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) i działanie Rady zgodne z Rezolucją A33-1 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana wprowadza różne definicje i nowe postanowienia odnoszące się do zastosowania niniejszego Załącznika do operacji krajowych, współpracy międzynarodowej dotyczącej informowania o zagrożeniu, właściwej władzy lotniczej, Krajowego Komitetu Ochrony	7 grudnia 2001 15 kwietnia 2002 1 lipca 2002

		<i>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.</i>	
11 (Wydanie 8)	Propozycje Komitetu ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji wspieranego przez Panel ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) oraz działania Rady zgodnie z Rezolucją A35-9 Zgromadzenia	Niniejsza zmiana zawiera postanowienia związane z dalszym wyjaśnianiem sformułowań, dotyczących istniejących norm i zalecanych metod postępowania (SARPs), w celu ułatwienia zarówno ich jednolitej interpretacji przez Umawiające się Państwa, jak również ich kontrolowania w ramach Powszechnego Programu Audytów ICAO w zakresie Ochrony (USAP). Niniejsza zmiana dotyczy następujących kwestii: zastosowanie Załącznika 17; zastrzeżenie postanowień krajowych programów kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; funkcjonariusze wart ochronnych (IFSO's); lotnictwo ogólne i prace lotnicze; koncepcja jednokrotnej kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu; koncepcja oceny ryzyka; ochrona operacji statków powietrznych przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków; oraz definicje.	30 listopada 2005 10 kwietnia 2006 1 lipca 2006
12 (Wydanie 9)	Propozycje Komitetu ds. Bezprawnej Ingerencji przy udziale Panelu ds. Ochrony (AVSECP) i działań Rady na podstawie Rezolucji Zgromadzenia A36-20	Niniejsza zmiana zawiera postanowienia związane z dalszym wzmocnieniem norm i zalecanych metod postępowania w celu zarządzania kwestią nowych powstających zagrożeń dla lotnictwa cywilnego.  Zmiana ta opisuje: rozmieszczenie sprzętu ochrony; bezpieczeństwo organów zapewniających służby żeglugi powietrznej; programy szkoleniowe i system certyfikacji instruktorów; przypadkowe i nieprzewidziane środki; uzupełnienie łańcucha bezpieczeństwa; ochronę operacji statków powietrznych przeznaczonych wyłącznie do transportu ładunków; zagrożenia internetowe; oraz definicje.	17 listopada 2010 26 marca 2011 1 lipca 2011
13 (Wydanie 9)	Propozycje Komitetu ds. Bezprawnej Ingerencji przy udziale Panelu ds. Ochrony (AVSECP), zalecenia Konferencji na Wysokim Szczeblu w sprawie Ochrony Lotnictwa, która odbyła się w 2012 r., oraz działań Rady na podstawie Rezolucji Zgromadzenia A37-17	Zmiana dotyczy przeglądu środków ochrony w odniesieniu do osób niebędących pasażerami. Zmiana wprowadza również definicję oraz wymogi dotyczące ochrony ładunków transferowych oraz poczty wysokiego ryzyka, a także ustanawia wspólne podstawowe środki ochrony w odniesieniu do ładunków przewożonych pasażerskimi statkami powietrznymi oraz towarowymi statkami powietrznymi.	13 listopada 2012 15 marca 2013 15 lipca 2013
14 (Wydanie 9)	Propozycje Komitetu ds. Bezprawnej Ingerencji przy Udziale Panelu ds. Ochrony Lotnictwa (AVSECP) i działań Rady na podstawie Rezolucji Zgromadzenia A38-15	Zmiana dotyczy definicji nieprzewidywalności w odniesieniu do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony. Obejmuje również nowy standard dotyczący właściwych metod kontroli bezpieczeństwa ładunków i poczty, oraz nowe zalecane praktyki dotyczące współpracy międzynarodowej, ochrony stref ogólnodostępnych lotniska, szkolenia w zakresie świadomości ochrony, nadzoru nad podmiotami zewnętrznymi (podwykonawcami) świadczącymi usługi w zakresie ochrony, oraz informacji krytycznych i systemów teleinformatycznych.	26 lutego 2014 14 lutego 2014 14 listopada 2014

## ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

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

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

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

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

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

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

**Inspekcja ochrony (*Security inspection*).** Analiza wdrożenia odpowiednich wymogów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego przez przewoźnika lotniczego, port lotniczy lub inny podmiot związany z ochroną.

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



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

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

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

**Ładunek lub poczta wysokiego ryzyka (High risk cargo or mail).** Ładunek lub poczta pochodzące od nieznanego podmiotu lub noszące oznaki ingerencji powinny być uważane za wysokiego ryzyka, jeśli dodatkowo spełniają one jedno z następujących kryteriów:

- a) dane o charakterze wywiadowczym wskazują, że ładunek ten lub poczta stwarzają zagrożenie dla lotnictwa cywilnego; lub
- b) ładunek ten lub poczta wykazują nieprawidłowości budzące podejrzenia; lub
- c) charakter tego ładunku lub poczty jest taki, że za pomocą wyłącznie podstawowych środków ochrony mało prawdopodobnym jest wykrycie w nich przedmiotów zabronionych, które mogłyby zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego.

Niezależnie od tego, czy ładunek lub poczta pochodzą od znanego czy nieznanego podmiotu, informacje zgłoszone przez służbę wywiadowczą danego Państwa dotyczące danych przesyłek, mogą spowodować uznanie ich za ładunek lub pocztę wysokiego ryzyka.

**Ładunek transferowy i poczta transferowa.** Ładunek i poczta odlatujące statkiem powietrznym innymi niż przyleciały.

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

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

**Ochrona (Security).** Ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Cel ten jest osiągany dzięki zastosowaniu kombinacji środków oraz zasobów ludzkich i materialnych.

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

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

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

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

**Przegląd ochrony (Security survey).** Ocena potrzeb ochrony obejmująca identyfikację obszarów podatnych na ryzyko, które mogłyby zostać wykorzystane do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji, wraz z zaleceniami dotyczącymi działań naprawczych.

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

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

**Sprawdzenie przeszłości (Background check).** Sprawdzenie tożsamości osoby i jej wcześniejszego doświadczenia, włącznie – jeśli jest to prawnie dopuszczalne – z wszelką przeszłością kryminalną, jako element oceny dopuszczalności danej osoby do stosowania środków kontroli w zakresie ochrony i/lub dopuszczenia danej osoby bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

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

**Strefa zastrzeżona lotniska (Security restricted area).** Te części strefy operacyjnej lotniska, które identyfikowane są jako priorytetowe obszary ryzyka, w których poza kontrolą dostępu stosowane są także inne środki kontroli w zakresie ochrony. Do obszarów tych zalicza się zwykle, między innymi, wszystkie strefy odlotów pasażerów lotnictwa zarobkowego, znajdujące się między punktami kontroli bezpieczeństwa a statkiem powietrznym, rampę, sortownię bagażową, włącznie ze strefami obsługi statków powietrznych i miejscami, gdzie znajdują się bagaże i ładunki po przejściu kontroli bezpieczeństwa, wiatami towarowymi, centrami wysyłki poczty lotniczej, obiektami cateringowymi położonymi w strefie operacyjnej lotniska i pomieszczeniami firm sprzątających statki powietrzne.

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

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

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

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

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

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

---

## ROZDZIAŁ 2. ZASADY OGÓLNE

### 2.1 Cele

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

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

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

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

2.1.4 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić odpowiedni poziom ochrony informacji dotyczących ochrony lotnictwa.*

*Uwaga 1. – Rekomendacje dotyczące osiągnięcia celów ochrony lotnictwa cywilnego poprzez wprowadzanie norm i zalecanych praktyk opisanych w kolejnych rozdziałach znajdują się w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Dokument 8973 – Zastrzeżony).*

*Uwaga 2. – Kompleksowy materiał szkoleniowy z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, mający na celu wspomaganie Państw w osiągnięciu celów ochrony lotnictwa cywilnego, zawarty jest w Programie Szkolenia ICAO w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego, składającym się z serii Pakietów Szkoleniowych w dziedzinie Ochrony Lotnictwa (ang. ASTPs).*

### 2.2 Zastosowanie

2.2.1 Każde Umawiające się Państwo stosuje standardy i stara się stosować zalecane praktyki opisane w Załączniku 17 w odniesieniu do operacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

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

### 2.3 Ochrona i ułatwienia

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

## 2.4. Współpraca międzynarodowa

2.4.1. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, w zakresie w jakim to możliwe, realizację wniosków innych Umawiających się Państw dotyczących wprowadzenia dodatkowych środków ochrony w odniesieniu do określonego lotu (określonych lotów) wykonywanego (wykonywanych) przez przewoźników lotniczych tego Państwa. Państwo wnioskujące ma na względzie alternatywne środki drugiego Państwa, równoważne ze środkami wskazanymi we wniosku.

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

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

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

2.4.5. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno udostępniać, w stosownych przypadkach i zgodnie z zasadą suwerenności, informacje dotyczące wyników audytu przeprowadzonego przez ICAO oraz działań naprawczych podjętych przez audytowane Państwo, jeśli wnioskuje o to inne Państwo.*

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

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

2.4.8. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno informować ICAO o tym, gdzie przekazało informacje, o których mowa w punkcie 2.4.5.*

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

## 2.5. Sprzęt, badania i rozwój

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

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

*Uwaga.* – *Wytyczne dotyczące zasad Czynnika Ludzkiego znajdują się w podręczniku Czynniki Ludzkie w Operacjach Ochrony Lotnictwa Cywilnego (Doc 9808) oraz w Części I, Rozdział 4 Podręcznika Szkoleniowego dot. Czynnika Ludzkiego (Doc 9683).*

2.5.3. **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno, tam gdzie to stosowne, stosować sprzęt służący do ochrony lotnictwa cywilnego, w stopniu możliwym pod względem operacyjnym, technicznym i finansowym, w celu osiągnięcia celów ochrony lotnictwa cywilnego.

## ROZDZIAŁ 3. ORGANIZACJA

### 3.1. Organizacja krajowa i właściwa władza

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

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

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

*Uwaga. – Wytyczne dotyczące oceny ryzyka i metodologii zarządzania ryzykiem znajdują się w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973 – Zastrzeżony).*

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

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

3.1.6. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje właściwy organ do opracowania i wdrożenia krajowego programu szkolenia dla personelu zatrudnionego we wszystkich podmiotach zaangażowanych lub odpowiedzialnych za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Program szkolenia opracowywany w sposób zapewniający skuteczność krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.7. Począwszy od 1 lipca 2013 r., każde Umawiające się Państwo zapewnia opracowanie i wdrożenie programów szkolenia oraz systemu certyfikacji instruktorów zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego.

3.1.8. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że właściwy organ organizuje dodatkowe zasoby i wyposażenie wymagane przez podmioty świadczące usługi w zakresie ochrony lotnictwa, by były one dostępne w każdym porcie lotniczym obsługującym lotnictwo cywilne.

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

3.1.10. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że personel zatrudniony we wszystkich podmiotach zaangażowanych lub odpowiedzialnych za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego oraz osoby upoważnione do dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska, przechodzi okresowe szkolenie w zakresie świadomości ochrony.*

### 3.2. Operacje w porcie lotniczym

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

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

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

3.2.4. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że wymogi dotyczące projektowania portów lotniczych, włącznie z wymogami architektonicznymi i związanymi z infrastrukturą niezbędnymi do wdrażania środków kontroli w zakresie ochrony w krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego, są dostosowane do projektowania i budowy nowych obiektów oraz zmian w obiektach już istniejących w portach lotniczych.

### 3.3. Przewoźnicy lotniczy.

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

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

3.3.3. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by każdy podmiot wykonujący operacje usług lotniczych opracował, wdrożył i utrzymał w mocy pisemną wersję programu ochrony spełniającą wymogi krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa. Program ten powinien uwzględniać cechy operacyjne typowe dla rodzaju prowadzonej działalności.*

3.3.4. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno uwzględnić wzór ICAO jako podstawę programów ochrony „przewoźników lub podmiotów”, o których mowa w punktach 3.3.1. oraz 3.3.2. oraz 3.3.3.*

3.3.5. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zobowiązać przewoźników lotniczych wykonujących operacje z jego terytorium oraz uczestniczących we wspólnej obsłudze połączeń (ang. "code-sharing") lub w inny sposób współpracujących z innymi przewoźnikami lotniczymi, do informowania właściwego organu o rodzaju tej współpracy, w tym o tożsamości innych przewoźników lotniczych.*



### 3.4. Kontrola jakości

3.4.1. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że osoby odpowiedzialne za wdrażanie środków kontroli w zakresie ochrony poddawane są sprawdzeniu przeszłości i procedurom naboru.

3.4.2. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że osoby odpowiedzialne za wdrażanie środków kontroli w zakresie ochrony posiadają wszelkie kompetencje wymagane do wykonywania nałożonych na nie obowiązków służbowych oraz są odpowiednio przeszkolone zgodnie z wymogami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, oraz że stosowne rejestry w tym zakresie są na bieżąco aktualizowane. Należy ustanowić odpowiednie standardy skuteczności oraz wprowadzić wstępne i okresowe oceny w celu zachowania tych standardów.

3.4.3. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że osoby prowadzące czynności związane z kontrolą bezpieczeństwa są certyfikowane zgodnie z wymogami krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego w celu zapewnienia, że standardy skuteczności są osiągnięte w sposób stały i rzetelny.

3.4.4. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje właściwy organ do opracowania, wdrożenia i utrzymania w mocy krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w celu określenia zgodności i weryfikacji skuteczności krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego tego Państwa.

3.4.5. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że stopień wdrożenia środków ochrony regularnie podlega procedurze weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Priorytety i częstotliwość monitorowania określone są na podstawie oceny ryzyka przeprowadzonej przez właściwe organy.

3.4.6. Każde Umawiające się Państwo zapewnia regularne przeprowadzanie audytów ochrony, testów ochrony, przeglądów ochrony i inspekcji ochrony, w celu weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego oraz zapewnienia szybkiego i skutecznego usunięcia wszelkich uchybień.

3.4.7. Każde Umawiające się Państwo regularnie przeprowadza audyty ochrony, testy ochrony, przeglądy ochrony oraz inspekcje ochrony w celu weryfikacji zgodności z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego oraz zapewnienia szybkiego i skutecznego wdrożenia środków w ramach krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Ponadto, każde Umawiające się Państwo:

- a) zapewnia, że personel przeprowadzający audyty ochrony, testy ochrony, przeglądy ochrony oraz inspekcje ochrony jest przeszkolony w stopniu odpowiednim do realizacji tych zadań zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) zapewnia, że personel przeprowadzający audyty ochrony, testy ochrony, przeglądy ochrony oraz inspekcje ochrony posiada odpowiednie uprawnienia do uzyskiwania informacji do realizacji tych zadań i wprowadzenia działań naprawczych;
- c) uzupełnia krajowy program kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego poprzez ustanowienie poufnego systemu raportowania dotyczącego analizy informacji związanych z ochroną pochodzących ze źródeł takich jak pasażerowie, załogi i personel naziemny; oraz
- d) ustanawia proces rejestrowania i analizowania wyników realizacji krajowego programu kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, mający na celu przyczynianie się do skutecznego opracowania i wdrażania krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego, włącznie z identyfikacją przyczyn i prawidłowości niezgodności oraz weryfikacją, czy działania naprawcze zostały wdrożone i utrzymane na odpowiednim poziomie.

3.4.8. Każde Umawiające się Państwo, którego dotyczy akt bezprawnej ingerencji zobowiązuje właściwy organ do dokonania ponownej oceny procedur i środków kontroli w zakresie ochrony oraz podjęcia, w ramach określonych ram czasowych, działań niezbędnych do usunięcia braków, w celu zapobieżenia ich ponownego wystąpienia. O działaniach tych należy informować ICAO.

3.4.9. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że każdy podmiot odpowiedzialny za wdrażanie odpowiednich elementów krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego okresowo weryfikuje czy wdrażanie środków ochrony zlecono zewnętrznym podwykonawcom jest zgodne z programem ochrony tego podmiotu.*

### **3.5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej**

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

## ROZDZIAŁ 4. ZAPOBIEGAWCZE ŚRODKI OCHRONY

### 4.1. Cel

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

4.1.2. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wspierać wykorzystywanie wyrwykowych lub nieprzewidywalnych środków ochrony. Nieprzewidywalność taka może przyczynić się do wzmocnienia odstraszającego efektu stosowanych środków ochrony.*

### 4.2. Środki związane z kontrolą dostępu

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

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

4.2.3. Każde Umawiające się Państwo zapewnia stworzenie systemu identyfikacji osób i pojazdów w celu zapobiegania ich nieupoważnionemu dostępowi do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych lotniska. Tożsamość jest weryfikowana w wyznaczonych punktach kontroli dostępu przed udzieleniem dostępu do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych lotniska.

4.2.4. Każde Umawiające się Państwo zapewnia przeprowadzanie sprawdzenia przeszłości w odniesieniu do osób niebędących pasażerami, przed udzieleniem im zgody na dostęp bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.

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

4.2.6. Każde Umawiające się Państwo zapewnia poddawanie kontroli bezpieczeństwa oraz środków kontroli w zakresie ochrony osób niebędących pasażerami oraz przenoszonych przez nie przedmiotów przed wejściem do stref zastrzeżonych lotnisk obsługujących międzynarodowe operacje lotnictwa cywilnego.

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

4.2.8. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, by dokumenty tożsamości wydawane członkom załóg zapewniały zharmonizowaną i rzetelną międzynarodową podstawę do potwierdzenia i uznania dokumentacji umożliwiającej na upoważniony dostęp do stref operacyjnych i stref zastrzeżonych lotniska, dzięki zapewnieniu ich zgodności z odpowiednimi specyfikacjami określonymi w Doc 9303, Dokumenty Podróży Odczytywalne Maszynowo.*

4.2.9. **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że sprawdzenia, o których mowa w punkcie 4.2.4. będą regularnie powtarzane w odniesieniu do osób, którym udzielono dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska.*

### 4.3. Środki ochrony w odniesieniu do statku powietrznego

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

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

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

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

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

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

### 4.4. Środki ochrony w odniesieniu do pasażerów i bagażu kabinowego

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

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

*Uwaga. – Wytyczne dotyczące przedmiotowego zagadnienia znajdują się w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973 – Zastrzeżony).*

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

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

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

#### 4.5. Środki ochrony w odniesieniu do bagażu rejestrowanego

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

4.5.2. Każde Umawiające się Państwo zapewnia ochronę bagażu rejestrowanego, który ma być przewożony statkiem powietrznym wykonującym operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego przed nieupoważnioną ingerencją od punktu kontroli bezpieczeństwa lub punktu, w którym bagaż ten zostaje przejęty pod nadzór przewoźnika lotniczego, w zależności od tego, co ma miejsce wcześniej, do momentu odlotu statku powietrznego, którym ma być przewożony. Jeśli integralność bagażu rejestrowanego jest zagrożona, bagaż ten poddawany jest ponownej kontroli bezpieczeństwa przed umieszczeniem go w luku bagażowym statku powietrznego.

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

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

*Uwaga.* – Wytyczne dotyczące przedmiotowego zagadnienia znajdują się w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973 – Zastrzeżony).

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

4.5.6. **Zalecenie.** – Każde Umawiające się Państwo powinno ustanowić procedury postępowania z bagażem niezidentyfikowanym zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzaną przez właściwe organy krajowe.

#### 4.6. Środki ochrony w odniesieniu do ładunków, poczty i innych towarów

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

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

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

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

4.6.5. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że przewoźnicy lotniczy nie będą przyjmowali do przewozu ładunków i poczty statkami powietrznymi wykonującymi operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego, chyba, że zastosowanie wobec nich kontroli bezpieczeństwa lub innych środków kontroli w zakresie ochrony zostało potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ. Ładunki i poczta, które nie mogą być potwierdzone i rozliczone przez zarejestrowanego agenta lub podmiot zatwierdzony przez właściwy organ, poddawane są kontroli bezpieczeństwa.

4.6.6. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że catering, zapasy i zaopatrzenie przeznaczone do przewozu pasażerskimi statkami powietrznymi wykonującymi operacje w ramach zarobkowego transportu lotniczego są poddawane odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony, a następnie chronione do momentu załadunku do statku powietrznego.

4.6.7. Każde Umawiające się Państwo zapewnia poddawanie odpowiednim środkom kontroli w zakresie ochrony towarów przeznaczonych na sprzedaż w porcie lotniczym i zaopatrzenia wprowadzanych do stref zastrzeżonych lotniska. Środki te mogą również obejmować kontrolę bezpieczeństwa.

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

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

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

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

*Uwaga.* – *Wytyczne dotyczące przedmiotowego zagadnienia znajdują się w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973 – Zastrzeżony).*

#### **4.7. Środki ochrony w odniesieniu do pasażerów specjalnych kategorii**

4.7.1. Każde Umawiające się Państwo opracowuje wymogi dla przewoźników lotniczych dotyczące przewozu potencjalnie uciążliwych pasażerów, którzy zobligowani są do odbycia podróży, ponieważ objęci są postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi.

*Uwaga.* – *Wytyczne dotyczące przedmiotowego zagadnienia znajdują się w Podręczniku Ochrony Lotnictwa (Doc 8973 – Zastrzeżony).*

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

4.7.3. Każde Umawiające się Państwo zapewnia, że przewoźnik lotniczy i dowódca statku powietrznego są informowani o pasażerach, którzy zobligowani są do odbycia podróży, ponieważ objęci są postępowaniami sądowymi lub administracyjnymi, w celu zapewnienia odpowiednich środków kontroli w zakresie ochrony.

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

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

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

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

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

#### **4.8. Środki ochrony w odniesieniu do strefy ogólnodostępnej lotniska**

**4.8.1. Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić ustanowienie środków ochrony w strefach ogólnodostępnych lotniska w celu ograniczenia ryzyka wystąpienia oraz zapobiegania ewentualnym aktom bezprawnej ingerencji, zgodnie z krajową i lokalną oceną ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy.*

**4.8.2. Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić koordynację środków ochrony stref ogólnodostępnych lotniska pomiędzy właściwymi służbami, agencjami, innymi instytucjami w Państwie, oraz innymi podmiotami, a także określić zakres ich odpowiedzialności w swoim krajowym programie ochrony lotnictwa cywilnego.*

#### **4.9. Środki ochrony w odniesieniu do zagrożeń cybernetycznych**

**4.9.1. Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić ustanowienie, zgodnie z oceną ryzyka przeprowadzoną przez właściwe organy krajowe, środków mających na celu ochronę krytycznych systemów informatyczno-komunikacyjnych wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym przed ingerencją, która może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.*

**4.9.2. Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zachęcać podmioty zainteresowane lub odpowiedzialne za wdrażanie różnych aspektów krajowego programu ochrony lotnictwa do określenia krytycznej infrastruktury informatycznej i systemów teleinformatycznych, włącznie z zagrożeniami i obszarami podatnymi na zagrożenia oraz ustanawiania środków zapobiegawczych obejmujących, odpowiednio, między innymi: bezpieczeństwo na etapie projektowania, ochronę łańcucha dostaw, separowanie sieci oraz funkcję zdalnej kontroli dostępu.*

## **ROZDZIAŁ 5. ZARZĄDZANIE REAGOWANIEM NA AKTY BEZPRAWNEJ INGERENCJI**

### **5.1 Zapobieganie**

5.1.1 Każde Umawiające się Państwo ustanowi, kiedy pojawią się wiarygodne informacje, że statek powietrzny mógłby stać się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji, środki w celu ochrony statku powietrznego, o ile znajduje się on nadal na ziemi, oraz, gdy statek powietrzny znajduje się już w powietrzu, w celu możliwie najwcześniejszego powiadomienia o przylocie takiego statku powietrznego władz odpowiedniego portu lotniczego i służb ruchu lotniczego tych Państw.

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

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

5.1.4 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że przygotowano plany awaryjne i udostępniono źródła w celu ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji. Plany awaryjne powinny być regularnie testowane.

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

### **5.2 Reagowanie**

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

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

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

5.2.4 Każde Umawiające się Państwo podejmie środki, jeżeli będzie to wykonalne, w celu zapewnienia, że statek powietrzny będący przedmiotem aktu bezprawnego przejęcia, który wylądował na jego terytorium zostanie zatrzymany na ziemi pod warunkiem, że nie będzie konieczny jego odlot spowodowany nadrzędnym obowiązkiem ochrony ludzkiego życia. Jednakże, środki takie powinny uwzględniać wagę zagrożenia związanego z dalszym lotem. Państwa powinny także rozpoznać wagę konsultacji, tam gdzie są one możliwe do przeprowadzenia, pomiędzy Państwem, na terytorium którego wylądował statek powietrzny, a Państwem Operatora statku powietrznego oraz powiadomienia Państw o przewidywanym lub określonym miejscu przeznaczenia i o tym, gdzie wylądował statek powietrzny.



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

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

5.2.6 **Zalecenie.** – Każde z Państw Umawiających się powinno zapewnić, że informacje otrzymane w wyniku działań podjętych zgodnie z punktem 5.2.2 zostały możliwie najszybciej przekazane w zakresie lokalnym odpowiednim jednostkom służb ruchu lotniczego, administracji odpowiedniego portu lotniczego, operatorowi oraz innym zainteresowanym.

5.2.7 **Zalecenie.** – Każde z Państw Umawiających się powinno współpracować z innymi Państwami w celu zapewnienia wspólnych działań będących reakcją na akty bezprawnej ingerencji. Każde z Państw Umawiających się, podejmując środki na swoim terytorium w celu uwolnienia pasażerów i członków załogi statku powietrznego, który uległ aktowi bezprawnej ingerencji, powinno użyć, jeżeli to konieczne, doświadczenia i potencjału Państwa Operatora, Państwa produkcji oraz Państwa rejestracji tego statku powietrznego.

### 5.3 Wymiana informacji i raportowanie

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

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

## DODATEK DO ZAŁĄCZNIKA 17

### FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 2 - PRZEPISY RUCHU LOTNICZEGO

#### ROZDZIAŁ 3. ZASADY OGÓLNE

.....

##### 3.7 Bezprawna ingerencja

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

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

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

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

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

.....

## DODATEK B. BEZPRAWNA INGERENCJA

### 1. Informacje ogólne

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

### 2. Procedury

2.1 Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może dolecieć do lotniska zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 3 pkt. 3.7.2 powinien starać się kontynuować lot po nakazanej linii drogi i na przydzielonym poziomie przelotu, co najmniej do czasu, aż zaistnieje możliwość zawiadomienia organu ATS lub dopóki statek powietrzny nie znajdzie się w zasięgu radaru lub ADS-B.

2.2 Jeśli statek powietrzny jest przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji i musi odchylić się od nakazanej linii drogi lub wyznaczonego poziomu przelotu, nie posiadając możliwości nawiązania łączności radiotelefonicznej z ATS, dowódca statku powietrznego powinien, gdy jest to możliwe:

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

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

**FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 6 - EKSPLOATACJA STATKÓW POWIETRZNYCH  
CZĘŚĆ I - MIĘDZYNARODOWY ZAROBKOWY TRANSPORT LOTNICZY - SAMOŁOTY**

**ROZDZIAŁ 13. OCHRONA\***

**13.1 Krajowe operacje zarobkowe**

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

**13.2 Ochrona pomieszczeń załogi lotniczej**

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

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

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

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

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

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

---

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

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

### **13.3 Lista kontrolna w procedurze przeszukania samolotu**

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

### **13.4 Programy szkolenia**

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

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

13.4.2 Operator musi również ustalić i realizować program szkolenia w celu zapoznania właściwych pracowników ze środkami zapobiegawczymi i technikami stosowanymi w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku, poczty, wyposażenia, dostaw i zaopatrzenia, których przewóz jest zamierzony w samolocie tak, by uczestniczyli oni w zapobieganiu aktom sabotażu lub innym formom bezprawnej ingerencji.

### **13.5 Informowanie o aktach bezprawnej ingerencji**

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

### **13.6 Różne**

13.6.1 **Zalecenie.** – *Szczególne środki łagodzące i kierunkujące wybuch, powinny być dostępne do użycia w miejscu najmniejszego ryzyka umieszczenia bomby.*

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

### CZEŚĆ III. SAMOLOTY DUŻE

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

### ROZDZIAŁ 11. OCHRONA

#### 11.1 Samoloty użytkowane w wewnętrznych operacjach zarobkowych

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

#### 11.2 Miejsca na samolocie o najmniejszym ryzyku w przypadku bomby

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

#### 11.3 Zabezpieczenie pomieszczenia załogi lotniczej

**Zalecenie.** – We wszystkich samolotach, co do których w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13 wymaga się, aby miały zatwierdzone drzwi do pomieszczenia załogi lotniczej i dla których wnioski o uzupełnienie Certyfikatu Typu przez włączenie wersji pochodnej typu zostały złożone do władzy krajowej, musi być uwzględnione wzmocnienie wręgi, podłogi i sufitu, oddzielających pomieszczenie załogi lotniczej w taki sposób, aby były odporne na przebicie pociskiem z broni ręcznej (small arm) oraz odłamkiem granatu oraz aby wytrzymały próbę włamania, jeżeli te strefy są w czasie lotu dostępne dla pasażerów i załogi kabinowej.

*Uwaga.* – Normy i zalecane praktyki na temat wymagań co do drzwi kabiny załogi lotniczej we wszystkich samolotach pasażerskich wykonujących przewozy zarobkowe są podane w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13.

#### 11.4 Projekt wnętrza samolotu

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60 i dla których wnioski o certyfikację zostały złożone w dniu 12 marca 2000 albo po tym dniu, muszą być w czasie projektowania samolotu przyjęte rozwiązania, uniemożliwiające łatwe ukrywanie na pokładzie samolotu broni, ładunków wybuchowych oraz innych niebezpiecznych obiektów oraz takie, które ułatwią procedury poszukiwania tych obiektów.

**CZĘŚĆ III B. SAMOLOTY O CIĘŻARZE PONAD 5700 KG, DLA KTÓRYCH  
WNIOSEK O CERTYFIKACJĘ ZOSTAŁ ZGŁOSZONY W DNIU 2 MARCA 2004 LUB  
PO TYM DNIU**

**ROZDZIAŁ 10. OCHRONA**

**10.2 Miejsca w samolocie o najmniejszym ryzyku w przypadku bomby**

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg, albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60, muszą być przyjęte w czasie projektowania środki dla określenia miejsca dla umieszczenia bomby, zapewniającego najmniejsze zagrożenie wybuchem dla samolotu i osób na jego pokładzie.

**10.3 Zabezpieczenie pomieszczenia załogi lotniczej**

10.3.1 We wszystkich samolotach, co do których w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13 wymaga się, aby miały zatwierdzone drzwi do pomieszczenia załogi lotniczej i dla których wniosek o wydanie Certyfikatu Typu został złożony do odpowiedniego nadzoru krajowego w dniu 20 maja 2006 lub po tym dniu, wręgi, podłogi i sufity, oddzielające pomieszczenie załogi lotniczej muszą być zaprojektowane w taki sposób, aby były odporne na przebicie pociskiem z broni ręcznej (small arm) oraz odłamkami granatu, oraz aby wytrzymały próbę włamania, jeżeli te strefy są w czasie lotu dostępne dla pasażerów i załogi kabinowej.

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

*Uwaga.* – *Normy i zalecane metody postępowania na temat wymagań co do drzwi kabiny załogi lotniczej we wszystkich samolotach pasażerskich wykonujących przewozy zarobkowe są podane w Załączniku 6, Część I, Rozdział 13.*

**10.4 Projekt wnętrza samolotu**

W odniesieniu do samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej przekraczającej 45 500 kg, albo o liczbie miejsc pasażerskich większej od 60, muszą być w czasie projektowania samolotu przyjęte rozwiązania, uniemożliwiające łatwe ukrywanie na pokładzie samolotu broni, ładunków wybuchowych oraz innych niebezpiecznych obiektów oraz takie, które ułatwią procedury poszukiwania tych obiektów.



## FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 9 - UŁATWIENIA

### ROZDZIAŁ 2. PRZYLOT I ODLÓT STATKU POWIETRZNEGO

#### A. Postanowienia ogólne

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

### ROZDZIAŁ 3. PRZYLOT I ODLÓT OSÓB ORAZ ICH BAGAŻU

#### A. Postanowienia ogólne

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

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

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

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

#### C. Ochrona dokumentów podróży

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

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

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

#### **D. Dokumenty podróży**

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

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

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

.....

#### **I. Kontrola dokumentów podróży**

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

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

#### **K. Procedury i odpowiedzialności związane z przylotem**

.....

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

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

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

.....

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

.....

**ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT ŁADUNKU  
ORAZ INNYCH ARTYKUŁÓW**

**A. Postanowienia ogólne**

.....

4.6 W stopniu, w jakim jest to możliwe, stosowane będą nowoczesne techniki kontroli bezpieczeństwa celem zwiększenia sprawności oraz ułatwienia fizycznej kontroli towarów importowanych lub eksportowanych.

.....

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

.....

**B. Osoby objęte zakazem wjazdu**

.....

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

.....

**C. Osoby deportowane**

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

5.19 Umawiające się Państwa podczas ustalania z przewoźnikiem lotniczym informacji w zakresie wydalenia osoby deportowanej, udostępnią, możliwie najszybciej, ale nie później niż 24 godziny przed planowanym odlotem statku powietrznego, następujące informacje:

- a) kopię nakazu deportacji, jeśli prawodawstwo Umawiającego się Państwa na to zezwala;
- b) ocenę ryzyka dokonaną przez Państwo i/lub jakiegokolwiek inne adekwatne informacje, które mogą pomóc

operatorowi lotniczemu ocenić ryzyko dla bezpieczeństwa lotu; i

c) imiona i nazwiska oraz narodowość osób eskortujących.

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

.....

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

.....

### **B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego**

.....

#### **III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy**

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

**FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 10 - ŁĄCZNOŚĆ LOTNICZA  
TOM IV (SYSTEMY DOZOROWANIA I UNIKANIA KOLIZJI)**

**ROZDZIAŁ 2. INFORMACJE OGÓLNE**

.....

**2.1. WTÓRNY RADAR DOZOROWANIA (SSR)**

.....

**2.1.4 Kody odpowiedzi modem A (impulsy informacyjne)**

.....

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

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

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

## **ROZDZIAŁ 2. PRZEPISY OGÓLNE**

### **2.23 Postępowanie w stosunku do statków powietrznych w sytuacji zagrożenia**

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

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

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

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

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

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

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

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

## ROZDZIAŁ 5. SŁUŻBA ALARMOWA

### 5.1 Stosowanie

5.1.1 Służba alarmowa jest zapewniana:

.....

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

.....

### 5.2 Zawiadamianie ośrodków koordynacji poszukiwania ratownictwa lotniczego

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

.....

b) *Faza alarmu*, gdy:

.....

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

5) wiadomo lub przypuszcza się, że statek powietrzny jest obiektem aktu bezprawnej ingerencji;

### 5.5 Informacje dla operatora

5.5.1 Jeżeli ośrodek kontroli obszaru lub ośrodek informacji powietrznej zdecyduje, że statek powietrzny jest w fazie niepewności lub alarmu, to, jeśli jest to możliwe, zawiadamia o tym użytkownika statku powietrznego przed zaalarmowaniem ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

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

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

### 5.6 Informacje dla statków powietrznych lecących w pobliżu zagrożonego statku powietrznego

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

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



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

**ROZDZIAŁ 5. BADANIE**

.....

**ORGANIZACJA I PROWADZENIE BADANIA**

.....

**ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA  
PROWADZĄCEGO BADANIE**

.....

***Informowanie organów ochrony lotnictwa***

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

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

**ROZDZIAŁ 3. CHARAKTERYSTYKI FIZYCZNE**

.....

**Odizolowane stanowisko postoju statku powietrznego**

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

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

..... **ROZDZIAŁ 5. WZROKOWE POMOCE NAWIGACYJNE**

.....

**5.3 Światła**

.....

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

**Zastosowanie**

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

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

*Uwaga 2. – Informacje o wyznaczaniu odizolowanego stanowiska statku powietrznego zawiera punkt 3.14.*

*Uwaga 3. – Podręcznik projektowania lotnisk, Część 4 (Doc 9157) zawiera wytyczne dotyczące oświetlenia płyt postojowych.*

.....

## ROZDZIAŁ 8. SYSTEMY ELEKTRYCZNE

### 8.1 Systemy elektryczne zasilające urządzenia nawigacyjne

.....

#### *Zastosowanie*

.....

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

.....

e) niezbędne oświetlenie dla służb ochrony, jeżeli spełnia wymagania punktu 9.11;

.....

## ROZDZIAŁ 9. LOTNISKOWE SŁUŻBY OPERACYJNE, WYPOSAŻENIE I INSTALACJE

### 9.1 Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia

#### *Informacje ogólne*

*Uwaga wstępna.* – Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku jest procesem polegającym na przygotowaniu lotniska do sprostania sytuacji zagrożenia powstałej na nim lub w jego sąsiedztwie. Celem planowania działań w sytuacjach zagrożenia jest zminimalizowanie skutków niebezpiecznego zdarzenia, zwłaszcza w zakresie ratowania życia ludzkiego oraz utrzymania operacji lotniczych. Plan działania w sytuacjach zagrożenia określa sposoby koordynacji działań różnych służb i organów lotniskowych oraz instytucji i podmiotów znajdujących się w środowisku lokalnym, które mogłyby być pomocne w sprostaniu sytuacji zagrożenia. Wytyczne mogące stanowić pomoc dla właściwych władz, przy opracowaniu planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku znajdują się w „Podręczniku służb portu lotniczego”, Część 7 (Doc 9137).

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

9.1.2 Plan działania w sytuacjach zagrożenia musi zapewnić koordynację działań niezbędnych w sytuacji zagrożenia występującej na lotnisku lub w jego sąsiedztwie.

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

.....

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

*Uwaga 1.* – Przykłady ww. organów to:

– na lotnisku: organy kontroli ruchu lotniczego, służby ratowniczo-gaśnicze, administracja lotniska, służby

*medyczne i sanitarne, przewoźnicy lotniczy, policja i służba ochrony lotniska;*

- poza lotniskiem: straż pożarna, policja, władze odpowiedzialne za służbę zdrowia (w tym służby medyczne, szpitale, pogotowie ratunkowe, placówki publicznej służby zdrowia) oraz jednostki wojskowe, straż graniczna lub straż przybrzeżna.*

.....

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

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

- a) rodzaje sytuacji zagrożenia, dla których się go sporządza;*
- b) organy zaangażowane w realizację planu;*
- c) odpowiedzialność i zadania każdego organu, centrum operacyjne sytuacji zagrożenia oraz stanowisko dowodzenia dla każdego rodzaju sytuacji zagrożenia;*
- d) nazwy i numery telefonów służbowych ww. organów lub osób fizycznych, które należy zaalarmować w poszczególnych przypadkach zagrożenia; oraz*
- e) mapę lotniska z przyległymi terenami, z naniesioną siatką kwadratów.*

.....

### ***Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia oraz ruchome stanowisko dowodzenia***

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

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

**9.1.9 Zalecenie.** – *Ruchome stanowisko dowodzenia powinno być w stanie, w razie potrzeby przenieść się bardzo szybko na miejsce, gdzie zaistniała sytuacja zagrożenia i powinno zapewnić na miejscu koordynację działań wszystkich organów uczestniczących w operacji.*

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

### ***System łączności***

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

### ***Lotniskowe ćwiczenia działania w sytuacjach zagrożenia***

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

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

9.1.13 Plan musi być okresowo sprawdzany poprzez prowadzenie:

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

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

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

.....

## **9. 10 Ogrodzenie**

### **Zastosowanie**

.....

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

*Uwaga 1. – Dotyczy to przepustów, kanałów, tuneli itp., gdzie niezbędne jest zapobieganie dostępowi.*

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

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

### **Lokalizacja**

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

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

### 9.11 Oświetlenie bezpieczeństwa

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

**FRAGMENTY Z ZAŁĄCZNIKA 18 - BEZPIECZNY TRANSPORT MATERIAŁÓW  
NIEBEZPIECZNYCH DROGĄ POWIETRZNĄ**

**ROZDZIAŁ 2. ZASTOSOWANIE**

**2.2 Techniczne Instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych**

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

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

.....

**ROZDZIAŁ 10. USTANOWIENIE  
PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH**

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

**ROZDZIAŁ 13. ZAPEWNIENIE OCHRONY  
MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH**

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

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

Część 1. INFORMACJE OGÓLNE

.....

**Rozdział 4  
SZKOLENIE**

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

**4.1. TWORZENIE PROGRAMÓW SZKOLENIOWYCH**

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

.....

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

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

**ROZDZIAŁ 5. MINIMA I METODY SEPARACJI**

.....

**5.2. PRZEPISY OGÓLNE DOTYCZĄCE SEPARACJI RUCHU KONTROLOWANEGO**

.....

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

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



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

### **15.1 PROCEDURY STOSOWANE W PRZYPADKU ZAGROŻENIA**

#### **15.1.1 Informacje ogólne**

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

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

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

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

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

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

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

### **15.1.2 Pierwszeństwo**

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

### **15.1.3 Bezprawna ingerencja i groźba obecności bomby na pokładzie statku powietrznego**

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

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

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

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

15.1.3.3.1 Jednostki ATS powinny także:

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

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

- d) zawiadomić:
  - 1) operatora lub jego wyznaczonego przedstawiciela;

2) właściwe centrum koordynacji ratownictwa — zgodnie z odpowiednimi procedurami alarmowymi;

3) odpowiedni organ wyznaczony przez Państwo;

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

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

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

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

a) posiadając bezpośrednią łączność ze statkiem powietrznym, niezwłocznie informować załogę lotniczą o zagrożeniu i o okolicznościach związanych z tym zagrożeniem; lub

b) w przypadku nieposiadania bezpośredniej łączności ze statkiem powietrznym, informować niezwłocznie załogę lotniczą poprzez inne jednostki ATS lub poprzez inne kanały.

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

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

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

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

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

15.1.3.10. Statek powietrzny, o którym wiadomo lub przypuszcza się, że uległ bezprawnej ingerencji lub który z innych przyczyn wymaga odosobnienia od normalnej działalności lotniskowej, powinien otrzymać zezwolenie na udanie się na wyznaczone odizolowane miejsce parkowania. Jeżeli takie odizolowane miejsce parkowania nie zostało wyznaczone lub gdy to wyznaczone miejsce nie jest dostępne, statek powietrzny otrzyma zezwolenie na udanie się na miejsce znajdujące się w strefie lub strefach wybranych na podstawie wcześniejszego porozumienia z władzami

lotniska. Zezwolenie na kołowanie powinno określać trasę kołowania do miejsca parkowania. Trasa ta powinna być wybrana w sposób mający na celu zmniejszenie zagrożenia bezpieczeństwa ludzi, innych statków powietrznych i urządzeń na lotnisku.

*Uwaga. – Patrz Załącznik 14, tom I, rozdział 3.*

---

<p style="text-align: center;"><b>FRAGMENTY Z PROCEDUR SŁUŻB ŻEGLUGI POWIETRZNEJ - OPERACJE STATKÓW POWIETRZNYCH (DOC 8168), PROCEDURY LOTU</b></p>
---

**CZĘŚĆ III. PROCEDURY OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH**

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

**PROCEDURY OPERACYJNE STATKÓW POWIETRZNYCH**

**Rozdział 1**

**OPERACJE TRANSPONDERÓW**

**1.4 PROCEDURY STOSOWANE W PRZYPADKU ZAGROŻENIA**

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

.....

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

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

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

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

**DOD -21**

**— KONIEC —**