

Międzynarodowe Standardy i Zalecane Metody Postępowania



Załącznik 9
do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym

Ułatwienia

Niniejsze wydanie zawiera wszystkie poprawki przyjęte przez Radę przed 8 marca 2005 r. i zastępuje w dniu 24 listopada 2005 r. wszystkie poprzednie wydania Załącznika 9. (wydanie zawiera również 20 poprawkę, która weszła w życie 15 marca 2007 r.)

Informacja dotycząca zastosowania Standardów i Zalecanych Metod Postępowania znajduje się w Przedmowie.

Wydanie Dwunaste - Lipiec 2005 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

POPRAWKI

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

POPRAWKI I ERRATA

POPRAWKI			
Nr	Dzień wejścia w życie	Wprowadzono dnia	Wprowadzono przez
1-20	15/03/07		ICAO
Dołączono w tym wydaniu			

ERRATA			
Nr	Data wydania	Wprowadzono dnia	Wprowadzono przez

SPIS TREŚCI

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE I ZASADY OGÓLNE	8
A. Definicje	8
B. Zasady ogólne	10
ROZDZIAŁ 2. PRZYLOT I ODLOT STATKU POWIETRZNEGO	11
A. Postanowienia ogólne	11
B. Dokumentacja – wymogi i użytkowanie	11
C. Korekta dokumentacji	12
D. Dezynsekcja statku powietrznego	12
E. Dezynfekcja statku powietrznego	12
F. Przygotowania dotyczące międzynarodowego lotnictwa ogólnego oraz innych lotów pozarozkładowych	13
I. Postanowienia ogólne	13
II. Wcześniejsze pozwolenia	13
III. Zawiadomienie o przylocie z wyprzedzeniem	13
IV. Odprawa i pobyt statku powietrznego	14
ROZDZIAŁ 3. PRZYLOT I ODLOT OSÓB ORAZ ICH BAGAŻU	15
A. Postanowienia ogólne	15
B. Dokumenty wymagane do podróży	15
C. Bezpieczeństwo dokumentów podróży	15
D. Dokumenty podróży	15
E. Wizy wyjazdowe	16
F. Wizy wyjazdowe i powtórnego wjazdu	16
G. Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu	16
H. Świadczenia szczepień	17
I. Kontrola dokumentów podróży	17
J. Procedury odlotowe	17
K. Procedury i odpowiedzialności związane z przylotem	17
L. Procedury i wymogi tranzytowe	19
M. Postępowanie z bagażem oddzielnym od jego właściciela	19
N. Identyfikacja i prawo wjazdu załogi oraz innego personelu przewoźnika lotniczego	19
O. Inspektorzy operacyjno-lotniczy i bezpieczeństwa pokładowego	20
ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT ŁADUNKU ORAZ INNYCH ARTYKUŁÓW	21
A. Postanowienia ogólne	21
B. Informacje wymagane przez władze publiczne	21
C. Wydawanie i odprawianie ładunku eksportowego	21
D. Wymaganie i odprawianie ładunku importowego	22
E. Części zamienne, wyposażenie, zaopatrzenie oraz inne materiały importowane lub eksportowane przez przewoźników lotniczych w związku z usługami międzynarodowymi	23
F. Pojemniki i palety	24
G. Dokumenty i procedury pocztowe	24
ROZDZIAŁ 5. OSOBY OBJĘTE ZAKAZEM WJAZDU ORAZ DEPORTOWANI	25
A. Postanowienia ogólne	25
B. Osoby objęte zakazem wjazdu	25
C. Osoby deportowane	26
D. Zaopatrzenie w zastępczy dokument podróży	26
ROZDZIAŁ 6. MIĘDZYNARODOWE PORTY LOTNICZE –UŁATWIENIA I OBSŁUGA RUCHU PASAŻERSKIEGO	28
A. Postanowienia ogólne	28
B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego	28
I. Postanowienia wstępne	28
II. Przedsięwzięcia dotyczące parkowania i obsługi statku powietrznego	29

III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy	30
IV. Pasażerowie, załoga i bagaż przybywający do portu lotniczego	30
V. Tranzyt i transfer pasażerów oraz załogi	31
VI. Pozostałe ułatwienia i usługi stosowane w budynkach terminalu pasażerskiego	31
VII. Obsługa ładunku i poczty oraz punkty odprawy celnej	32
C. Ułatwienia wymagane do wdrożenia środków ochrony zdrowia publicznego, nagłej pomocy medycznej oraz kwarantanny zwierząt i roślin	32
D. Ułatwienia wymagane do kontroli celnej oraz operacji wykonywanych przez służby kontrolne w porcie lotniczym	33
E. Punkty wymiany walut	34
F. Pasażerowie niezdiscyplinowani	34

ROZDZIAŁ 7. ŁĄDOWANIE W MIEJSCACH INNYCH NIŻ MIĘDZYNARODOWE PORTY LOTNICZE

A. Postanowienia ogólne	35
B. Krótki postój	35
C. Brak możliwości wznowienia lotu	35

ROZDZIAŁ 8. INNE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE UŁATWIEŃ

A. Zobowiązania oraz wyłączenie od rekwizycji lub konfiskaty	36
B. Ułatwienia w poszukiwaniu, ratowaniu, dochodzeniu powypadkowym i ocaleniu mienia	36
C. Loty humanitarne, wykonywane po wystąpieniu klęsk żywiołowych lub spowodowanych przez człowieka katastrof, zagrażających ludzkiemu zdrowiu lub środowisku, oraz w podobnych sytuacjach kryzysowych, wymagających pomocy Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ)	37
D. Skażenia morskie i operacje ratunkowe	37
E. Wdrażanie międzynarodowych przepisów zdrowia oraz innych stosownych regulacji prawnych	37
F. Krajowy plan postępowania w lotnictwie cywilnym na wypadek wybuchu epidemii choroby zakaźnej	38
G. Ustalenie krajowych programów ułatwień	38
H. Ułatwienia w transporcie pasażerów wymagających specjalnej pomocy	38
I. Postanowienia ogólne	38
II. Dostęp do portów lotniczych	38
III. Dostęp do usług lotniczych	39
I. Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach lotniczych i ich rodzinom	39

ZAŁĄCZNIK 1. DEKLARACJA OGÓLNA	
ZAŁĄCZNIK 2. LISTA PASAŻERÓW	
ZAŁĄCZNIK 3. WYKAZ ŁADUNKÓW	
ZAŁĄCZNIK 4. ZAŚWIADCZENIE O DEZYNSEKCJI O PRZEDŁUŻONYM DZIAŁANIU	
ZAŁĄCZNIK 5. KARTA WEJŚCIA NA POKŁAD/OPUSZCZENIA POKŁADU	
ZAŁĄCZNIK 6. ZALECENIE RADY WSPÓŁPRACY CELNEJ*	
ZAŁĄCZNIK 7. CERTYFIKAT CZŁONKA ZAŁOGI (CMC)	
ZAŁĄCZNIK 8. CERTYFIKAT INSPEKTORA BEZPIECZENSTWA LOTNICZEGO	
ZAŁĄCZNIK 9. PROPONOWANY WZÓR DOKUMENTU DOTYCZĄCEGO ZAWRÓCENIA OSOBY UZNANEJ ZA NIEPOŻĄDANĄ	
ZAŁĄCZNIK 10. WZÓR STANDARDOWEGO DOKUMENTU HANDLOWEGO, WG ZALECEŃ ONZ	
ZAŁĄCZNIK 11. WZÓR PROGRAMU UŁATWIEŃ W PORCIE LOTNICZYM	
ZAŁĄCZNIK 12. MODEL WZORCOWY DLA KRAJOWEGO PROGRAMU UŁATWIEŃ W TRANSPORCIE LOTNICZYM	
ZAŁĄCZNIK 13. KARTA LOKALIZACJI PODRÓŻNYCH DLA CELÓW ZDROWOTNYCH	

Tło historyczne

Standardy i Zalecane Metody Postępowania dotyczące Ułatwień zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę 25 marca 1949r., w wyniku postanowień Artykułu 37 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Chicago, 1944r.), i określone jako Załącznik 9 Konwencji pod tytułem „Standardy i Zalecane Praktyki – Ułatwienia”. Zostały one wprowadzone w życie z dniem 1 września 1949r. Standardy i Zalecane Metody Postępowania oparte były na zaleceniach Pierwszej i Drugiej Sesji Wydziału Ułatwień, które odbyły się w Montrealu, w lutym 1946r. oraz w Genewie, w czerwcu 1948r. Zostały one poszerzone i w sposób obszerny poprawione w wyniku kolejnych Sesji Wydziału, tj. Sesji Trzeciej, która odbyła się w Buenos Aires w grudniu 1951r., Sesji Czwartej - w Manili w październiku 1955r., Sesji Piątej - w Rzymie w grudniu 1959r., Sesji Szóstej - w Meksyku, na przełomie marca-kwietnia 1963r., Sesji Siódmej - w Montrealu w maju 1968r., Sesji Angielskiej, zorganizowanej w Dubrowniku w marcu 1973r., Sesji Dziewiątej - w Montrealu, na przełomie kwietnia-maja 1979r., Sesji Dziesiątej, zorganizowanej w Montrealu we wrześniu 1988r. i Sesji Jedenastej, zorganizowanej w Montrealu w kwietniu 1995r. oraz trzeciego Spotkania Panelu ds. Ułatwień, który miał miejsce w lutym 2001r. w Montrealu. W wyniku Zaleceń, zgłoszonych przez Wydział i Panel ds. Ułatwień celem naniesienia poprawek do Załącznika 9, oraz działań Rady w tym zakresie, Wydanie Drugie Załącznika 9 weszło w życie z dniem 1 marca 1953r., Wydanie Trzecie - 1 listopada 1956r., Wydanie Czwarte - 1 listopada 1960r., Wydanie Piąte - 1 kwietnia 1964r., Wydanie Szóste - 1 kwietnia 1969r., Wydanie Siódme - 15 kwietnia 1974r., Wydanie Ósme - 15 lipca 1980r., Wydanie Dziewiąte - 15 listopada 1990r., Wydanie Dziesiąte - 30 kwietnia 1997r., a Wydanie Jedenaste - 15 lipca 2002r.

Wydanie Dwunaste – Obecne wydanie obejmuje między innymi postanowienia wynikające z rekomendacji Typu A Sesji Dwunastej Wydziału Ułatwień (FAL/12) (Kair, Egipt, 22 marca do 1 kwietnia 2004r.) w sprawie Dokumentów Podróży Odczytywalnych Maszynowo (MRTDs), umieszczenia technologii biometrycznych w dokumentach podróży, ochrony lotnictwa, fałszerstwa dokumentów podróży i nielegalnej imigracji, danych pasażera przekazywanych przed podróżą, międzynarodowych zagadnień i regulacji związanych z ochroną zdrowia, pomocą ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom. Wyżej wymienione zagadnienia skutkowały ponownie obszerną zmianą Załącznika 9. Obecne Dwunaste Wydanie Załącznika 9 weszło w życie 11 lipca 2005r. i będzie obowiązywało od dnia 24 listopada 2005r.

Standardy i Zalecane Metody Postępowania dotyczące Ułatwień są wynikiem Artykułu 37 Konwencji, który ustanawia między innymi, że „Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego powinna przyjąć i poprawić od czasu do czasu międzynarodowe Standardy, Zalecane Metody Postępowania i procedury dot. postanowień celnych i imigracyjnych oraz innych tego rodzaju zagadnień odnoszących się do bezpieczeństwa, regularności i wydajności nawigacji lotniczej, w czasie, gdy uważa się to za stosowne”. Polityka wdrożenia Standardów i Zalecanych Praktyk dotyczących Ułatwień została szczególnie podkreślona przez Artykuł 22 Konwencji, który zawiera przyjęte przez każde z Umawiających się Państw zobowiązania „do podjęcia wszelkich możliwych środków, poprzez wydanie stosownych regulacji prawnych lub w inny sposób, w celu ułatwienia i przyspieszenia nawigacji lotniczej

między obszarami Umawiających się Państw oraz w celu zapobieżenia zbędnym opóźnieniom statków powietrznych, załóg, pasażerów oraz ładunków, szczególnie w sferze administracji ustawowej odnoszącej się do imigracji, kwarantanny, odpraw celnych i zezwoleń”, oraz zgodnie z Artykułem 23 Konwencji, definiującym podjęcie przez Umawiające się Państwa „w takim stopniu, w jakim uważa się to za możliwe, przedsięwzięć dotyczących procedur celnych i imigracyjnych w międzynarodowej nawigacji lotniczej zgodnie z metodami postępowaniami, które mogą być ustalane lub zalecane na podstawie Konwencji”.*

Oprócz Standardów i Zalecanych Metod Postępowania zawartych w Załączniku 9, Program dotyczący ułatwień ICAO opiera się na Uchwałach Zgromadzenia z zakresu ułatwień oraz na zaleceniach typu B Sesji Wydziału Ułatwień, które nie sugerują poprawek do postanowień Załącznika.

Zastosowanie

Zgodnie z treścią Rozdziału 1, Punkt B, Standardy i Zalecane Metody Postępowania niniejszego dokumentu dotyczą wszystkich kategorii operacji lotniczych statku powietrznego oprócz przypadków, gdzie dane postanowienie nawiązuje do jednego typu operacji lotniczej, bez wspomnienia o innych.

Standardy i Zalecane Metody Postępowania dotyczące Ułatwień przyjmują dwie formy: pierwszą, formę „negatywną”, np. Państwa nie powinny wprowadzać więcej niż pewną maksymalną liczbę wymogów dla dokumentacji, ograniczenia swobody w poruszaniu się, oraz drugą – formę „pozytywną”, np. Państwa powinny zapewnić minimalne środki zapewniające wygodę pasażerów oraz dla ruchu, który przebiega jedynie przez dane miejsce, itd. W przypadku pojawienia się wątpliwości w postanowieniu „negatywnym”, zakłada się że tam, gdzie jest to możliwe, Państwa zładogą obowiązujące wymogi poniżej poziomu maksymalnego ustalonego w Standardach i Zalecanych Metodach Postępowaniach. W przypadku zaistnienia postanowienia „pozytywnego”, zakłada się że Państwa zapewnią poziom wyższy od poziomu minimalnego, ustalonego w Standardach i Zalecanych Metodach postępowaniach.

Działanie Umawiających się Państw

Powiadomienie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na, nałożony na nie przez Artykuł 38 Konwencji, obowiązek informowania

* Niektóre artykuły Konwencji są szczególnie adekwatne do postanowień Załącznika 9 i zostały uwzględnione podczas jego przygotowania. W szczególności, osoby odpowiedzialne za wdrożenie postanowień niniejszego Załącznika powinny, oprócz Artykułów 22 i 23, dodatkowo zapoznać się z następującymi artykułami:

Artykuł 10, Lądowanie na lotnisku z odprawą celną;
Artykuł 11, Zastosowanie przepisów lotniczych;
Artykuł 13, Przepisy celne i wjazdowe;
Artykuł 14, Zapobieganie rozprzestrzenianiu się chorób;
Artykuł 24, Opłata celna;
Artykuł 29, Dokumenty przewożone w samolocie;
Artykuł 35, Ograniczenia ładunku.

Organizacji ICAO o jakichkolwiek rozbieżnościach pomiędzy ich krajowymi regulacjami prawnymi i postępowaniem, a Standardami Międzynarodowymi zawartymi w niniejszym Załączniku oraz o jakichkolwiek poprawkach do nich wprowadzanych. Zaleca się, aby Umawiające się Państwa zawierały w takich powiadomieniach wszelkie rozbieżności z Zalecanymi Metodami postępowaniami zawartymi w niniejszym Załączniku oraz z dokonanymi w nich poprawkami. Ponadto zaleca się, aby Umawiające się Państwa powiadamiały Organizację na bieżąco o wszelkich, kolejno występujących różnicach, lub o anulowaniu jakichkolwiek, uprzednio zgłoszonych różnic. Szczególna prośba dotycząca zgłaszania rozbieżności zostanie przesłana Umawiającym się Państwom natychmiast po przyjęciu każdej poprawki do niniejszego Załącznika.

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

Rozpowszechnianie informacji. Zaleca się, aby informacje dotyczące wprowadzenia i wycofania zmian dokonanych w ułatwieniach, usługach i procedurach mających wpływ na wykonywane operacje statku powietrznego w zgodności ze Standardami i Zalecanymi Metodami Postępowania, określonymi w niniejszym Załączniku, były przekazywane i obowiązywały w zgodności z Załącznikiem 15.

Zaleca się, aby Umawiające się Państwa dołożyły wszelkich starań w celu opublikowania informacji FAL, wymaganych przez Załącznik 15 (zgodnie z Podręcznikiem Lotniczej Służby Informacyjnej – dok. 8126), a zwłaszcza aby zapewniły ich zgodność z nowymi wymogami dotyczącymi przedstawienia i zawartości informacji określonych w Wydaniu Dziesiątym Załącznika 15.

Wykorzystanie tekstu Załącznika w krajowych regulacjach prawnych. Dnia 13 kwietnia 1948r. Rada przyjęła rezolucję zwracającą uwagę Umawiających się Państw na potrzebę stosowania w krajowych uregulowaniach prawnych, w możliwie szerokim zakresie, języka Standardów ICAO, które posiadają charakter normatywny oraz na potrzebę wskazywania odstępstw od tych Standardów, włącznie z dodatkowymi krajowymi regulacjami prawnymi, istotnymi dla ochrony lub regularności nawigacji lotniczej. Jakkolwiek jest to możliwe, postanowienia niniejszego Załącznika zostały sporządzone w taki sposób, aby umożliwić wdrożenie go do krajowej legislacji bez znaczących zmian w tekście.

Informacje ogólne

Załącznik składa się z następujących części składowych, jednakże nie wszystkie z nich muszą znaleźć się w każdym Załączniku; posiadają one poniższy status:

1. Materiał stanowiący właściwy tekst Załącznika:

a) *Standardy i Zalecane Metody Postępowania* przyjęte

przez Radę zgodnie z postanowieniami Konwencji. Zostały one zdefiniowane w następujący sposób:

Standard: każda specyfikacja, której jednolite przestrzeganie zostało uznane za wykonalne i istotne dla ułatwienia i poprawy niektórych aspektów międzynarodowej nawigacji lotniczej, która została przyjęta przez Radę na podstawie artykułu 54 (I) Konwencji, i w odniesieniu do której, w przypadku braku zgodności, musi być zgłoszona do Rady przez Umawiające się Państwa, zgodnie z Artykułem 38.

Zalecana Metoda Postępowania: każda specyfikacja, której przestrzeganie zostało uznane za ogólnie wykonalne i pożądane w celu ułatwienia i poprawy niektórych aspektów międzynarodowej nawigacji lotniczej, która została przyjęta przez Radę na podstawie artykułu 54 (I) Konwencji, i w odniesieniu do której, w przypadku braku zgodności, musi być zgłoszona do Rady przez Umawiające się Państwa, zgodnie z Artykułem 38.

b) *Załączniki* składające się na materiał pogrupowano osobno, ale jednocześnie stanowią one część Standardów i Zalecanych Praktyk przyjętych przez Radę.

c) *Definicje terminów użyte w Standardach i Zalecanych Metodach Postępowania*, które uznaje się za wymagające wyjaśnienia w związku z tym, że ich znaczenia nie są powszechnie ujęte w słownikach. Definicja nie posiada niezależnego statusu, ale stanowi istotną część każdego Standardu i Zalecanej Metody Postępowania, w których termin został użyty, ponieważ zmiana znaczenia tego terminu miałaby wpływ na specyfikację.

2. Materiał przyjęty przez Radę do publikacji w związku ze Standardami i Zalecanymi Metodami Postępowaniami:

a) *Przedmowy*, składające się z materiału historycznego i wyjaśnień opartych na działaniu Rady, zawierające wyjaśnienie obowiązków Państw w odniesieniu do zastosowania Standardów i Zalecanych Praktyk, wynikających z Konwencji i Rezolucji o ich Przyjęciu.

b) *Wprowadzenia*, składające się z wyjaśnień wprowadzonych na początku części, rozdziałów lub sekcji Załącznika, służące zrozumieniu zastosowania tekstu.

c) *Uwagi*, zawarte odpowiednio w tekście celem podania informacji faktograficznych lub odniesień dotyczących Standardów i Zalecanych Praktyk o których mowa, niebędące jednak częścią Standardów czy Zalecanych Praktyk.

d) *Załączniki*, składające się na materiał uzupełniający Standardy i Zalecane Metody Postępowania, lub wskazówki dotyczące ich zastosowania.

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu wersjach językowych — angielskiej, arabskiej, chińskiej, francuskiej, rosyjskiej i hiszpańskiej. Każde Umawiające się Państwo uprasza się o wybranie jednej z wyżej wymienionych wersji dla celów wdrożenia Załącznika oraz dla innych celów

przewidzianych w Konwencji (bądź poprzez bezpośrednie wykorzystanie tekstu Załącznika, bądź poprzez przetłumaczenie go na język narodowy Państwa) oraz o poinformowanie o tym fakcie Organizacji ICAO.

Dla dokładnego określenia statusu każdego zdania przyjęto następującą zasadę: *Standardy* zostały wydrukowane zwykłą czcionką; *Zalecane Metody Postępowania* zostały wydrukowane zwykłą czcionką, kursywą, a ich status jest wskazany przez słowo **Zalecenie**; *Uwagi* zostały

wydrukowane zwykłą czcionką, kursywą, a ich status jest wskazany przez słowo *Uwaga*.

Każde odniesienie do części niniejszego dokumentu, które jest oznaczone numerem, dotyczy wszystkich podpunktów należących do tej części.

Przez zastosowanie rodzaju męskiego w treści niniejszego Załącznika należy rozumieć osoby obojga płci.

MIĘDZYNARODOWE STANDARDY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE I ZASADY OGÓLNE

A. Definicje

W przypadku użycia poniższych wyrażeń w Standardach i Zalecanych Metodach Postępowania dotyczących Ułatwień, mają one następujące znaczenie:

Przyjęcie. Pozwolenie na wjazd do Państwa, wydane osobie przez władze publiczne tego Państwa zgodnie z jego prawem wewnętrznym.

Wyposażenie statku powietrznego. Artykuły zawierające sprzęt pierwszej pomocy, ratunkowy oraz żywność, z wyłączeniem części zamiennych lub zaopatrzenia, do użytku na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.

Przewoźnik lotniczy. Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zaangażowane w lub oferujące swoje usługi w ramach prowadzonej działalności z wykorzystaniem statków powietrznych.

Linia lotnicza. Zgodnie z Artykułem 96 Konwencji, wszelkie przedsiębiorstwa transportu lotniczego oferujące lub obsługujące regularne międzynarodowe usługi lotnicze.

Dokumentacja przewoźników lotniczych. Listy przewozowe, bilety pasażerskie i karty pokładowe, dokumenty rozliczeniowe pomiędzy bankiem a spedytorem, bilety na ponadwymiarowy bagaż, inne polecenia zapłaty (M.C.O.), raporty szkód i nieprawidłowości, przywieszki bagażowe i ładunkowe, harmonogramy oraz dokumentacja wyważenia statku powietrznego, do użytku linii lotniczych i przewoźników lotniczych.

Agent autoryzowany. Osoba reprezentująca przewoźnika lotniczego, która będąc upoważniona lub działając w jego imieniu, realizuje formalności związane z przylotem i odprawą obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego statku powietrznego, załogi, pasażerów, ładunku, poczty, bagażu oraz zaopatrzenia. Tam, gdzie jest to zgodne z prawem, stanowisko to obejmuje również osobę trzecią, upoważnioną do obsługi ładunku statku powietrznego.

Bagaż. Osobista własność pasażerów lub załogi, przewożona na pokładzie statku powietrznego w porozumieniu z przewoźnikiem lotniczym.

Integralność granic. Egzekwowanie przez Państwo swoich ustaw i/lub rozporządzeń, dotyczących ruchu towarów i/lub osób poprzez jego granice.

Ładunek. Wszelka własność przewożona na pokładzie statku powietrznego, inna niż poczta, zaopatrzenie oraz bagaż towarzyszący lub nieprawidłowo odprawiony.

Odprawa towarów. Dopelnienie formalności celnych zezwalających na import do kraju, eksport lub poddanie towaru kolejnej procedurze celnej.

Rozpoczęcie podróży. Punkt, w którym osoba rozpoczęła podróż, bez brania pod uwagę jakiegokolwiek portu

lotniczego, w którym się zatrzymała w bezpośrednim tranzycie bądź w przelocie lub łączonym połączeniu, jeśli nie opuściła bezpośredniej strefy tranzytowej danego portu lotniczego.

Żywność i wyposażenie. Artykuły jednorazowego bądź wielokrotnego użytku, używane przez przewoźnika lotniczego głównie do świadczenia usług z zakresu zaopatrzenia pokładowego i wygody pasażerów podczas lotów.

Członek załogi. Osoba wyznaczona przez przewoźnika lotniczego do pełnienia służby na pokładzie statku powietrznego podczas lotu.

Osoba deklarująca. Każda osoba składająca deklarację towarów lub w imieniu której taka deklaracja jest składana.

Nakaz deportacji. Pisemny nakaz, wydany przez właściwe władze Państwa i wręczony osobie deportowanej, nakazujący jej opuszczenie terytorium danego Państwa.

Osoba deportowana. Osoba, która legalnie została przyjęta na terytorium Państwa przez jego władze lub wjechała nielegalnie, i której następnie w późniejszym czasie właściwe władze formalnie nakazały opuścić Państwo.

Bezpośrednia strefa tranzytowa. Specjalna strefa, wyznaczona na terenie międzynarodowego portu lotniczego, zatwierdzona i nadzorowana lub kontrolowana przez właściwe władze publiczne, gdzie pasażerowie mogą pozostać podczas tranzytu lub transferu bez ubiegania się o wjazd na terytorium danego Państwa.

Przygotowanie tranzytu bezpośredniego. Szczególne przygotowania, zatwierdzone przez zainteresowane władze publiczne, dzięki którym zatrzymany na krótko ruch pasażerski poprzez terytorium Umawiającego się Państwa pozostaje pod ich bezpośrednią kontrolą.

Wejście z pokładu. Opuszczenie statku powietrznego, po wylądowaniu, przez osoby inne niż załoga lub pasażerowie kontynuujący lot tranzytowy.

Dezynsekcja. Operacja, podczas której przedsięwzięte środki mają na celu kontrolowanie lub usunięcie insektów obecnych na pokładzie statku powietrznego i w kontenerach ładunkowych.

Wejście na pokład. Wejście na pokład statku powietrznego w celu rozpoczęcia podróży lotniczej, za wyjątkiem załogi lub pasażerów, którzy weszli na pokład w poprzednim etapie tego samego lotu tranzytowego.

Członek personelu latającego. Licencjonowany członek załogi, odpowiedzialny za pełnienie służby niezbędnej do operacji statku powietrznego podczas lotu.

Strefa wolnocłowa. Część terytorium Umawiającego się Państwa, uznawana za pozostającą poza obszarem odprawy

celnej, na którą zostały wprowadzone towary podlegające opłatom celnym i podatkom importowym.

Operacje lotnictwa ogólnego. Operacja statku powietrznego inna niż operacja komercyjnego transportu lotniczego lub powietrzne usługi lotnicze.

Sprzęt naziemny. Artykuły specjalnego rodzaju do użytku przy pracach konserwacyjnych, naprawczych i serwisowych statku powietrznego na ziemi, obejmujące sprzęt testujący oraz sprzęt do obsługi ładunku i pasażerów.

Kontrola imigracyjna. Środki przyjęte przez Państwo w celu kontroli wjazdu do, tranzytu przez i odlotu z jego terytorium osób podróżujących drogą lotniczą.

Cła i podatki importowe. Opłaty celne oraz wszelkie inne opłaty, podatki lub obciążenia, pobrane od lub w związku z importem towarów. Opłaty nie zawierają obciążeń, których suma ograniczona jest do przybliżonego kosztu usług świadczonych lub zainkasowanych przez punkt odprawy celnej w imieniu innego organu władzy państwowej.

Osoby nieposiadające właściwych dokumentów. Osoba będąca w podróży lub zamierzająca odbyć podróż: (a) z dokumentem podróży, którego termin ważności upłynął, lub z nieważną wizą; (b) ze sfalszowanym, podrobionym lub zmienionym dokumentem podróży lub wizą; (c) bez dokumentu podróży; lub (d) bez wizy, w sytuacji gdy jest wymagana.

Osoby objęte zakazem wjazdu na terytorium państwa. Osoba, której odmówiono lub odmówi się wjazdu na terytorium Państwa przez właściwe władze państwowe.

Strefa skażona. (Dla zapewnienia zdrowia ludzkiego) Określona jako strefy geograficzne, w których choroby ludzkie i/lub zwierzęce roznoszone są przez nosicieli pośrednich, zgodnie z ogłoszeniem wydanym przez miejscową lub państwową służbę zdrowia bądź Światową Organizację Zdrowia.

Uwaga. - Lista stref skażonych ogłoszona przez administrację zdrowia jest publikowana w „Cotygodniowym Zapisie Epidemiologicznym Światowej Organizacji Zdrowia”.

Międzynarodowy port lotniczy. Każdy port lotniczy wyznaczony przez Umawiające się Państwo i znajdujący się na jego terytorium, służący do obsługi przylotów i odlotów statków powietrznych w międzynarodowym ruchu powietrznym oraz w którym przeprowadzane są formalności dotyczące odprawy celnej, kontroli imigracyjnej, zdrowia publicznego, kwarantanny zwierząt i roślin oraz podobnych procedur.

Ładunek. Umieszczenie ładunku, poczty, bagażu i zaopatrzenia do przewozu na pokładzie statku powietrznego.

Poczta. Przesyłki pocztowe oraz inne materiały nadawane lub przeznaczone do wysyłki pocztowej zgodnie z zasadami ustalonymi przez Powszechny Związek Poczty.

Bagaż zagubiony. Bagaż nieumyślnie lub wbrew woli oddzielony od pasażerów lub załogi.

Kontrola antynarkotykowa. Środki do sprawowania kontroli nad niedozwolonym przewozem narkotyków i substancji psychotropowych drogą lotniczą.

Dokumenty przewoźnika lotniczego. (patrz „dokumenty przewoźnika lotniczego”).

Osoby niepełnosprawne. Każda osoba, której poruszanie się jest ograniczone w wyniku niepełnosprawności fizycznej (czuciowej lub ruchowej), intelektualnej, wieku, schorzenia lub innej przyczyny inwalidztwa, podczas korzystania z transportu wymagająca specjalnej uwagi i przystosowania do jej potrzeb usług udostępnionych wszystkim pasażerom.

Dowódca statku powietrznego. Pilot odpowiedzialny za operacje i bezpieczeństwo statku powietrznego podczas lotu.

Władze publiczne. Agencje lub przedstawiciele Umawiającego się Państwa, odpowiedzialni za zastosowanie i egzekwowanie poszczególnych ustaw i przepisów danego Państwa, nawiązujących do każdego z aspektów niniejszych Standardów i Zalecanych Praktyk.

Sytuacja zagrożenia zdrowia publicznego o zasięgu międzynarodowym. Nadzwyczajne wydarzenie zdefiniowane zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowotnymi (2005r.) Światowej Organizacji Zdrowia: (i) stanowiące ryzyko dla zdrowia publicznego innych Państw poprzez międzynarodowe rozprzestrzenienie się choroby oraz (ii) wymagające potencjalnie skoordynowanej międzynarodowej odpowiedzi.

Ryzyko dla zdrowia publicznego. Prawdopodobieństwo wydarzenia mogącego wpłynąć niekorzystnie na zdrowie ludzkiej populacji z naciskiem na te, które mogą rozprzestrzenić się międzynarodowo lub mogą przedstawiać poważne i bezpośrednie zagrożenie.

Wydawanie towarów. Działanie władz celnych, zezwalające na przekazanie towarów poddanych kontroli celnej do dyspozycji zainteresowanych osób.

Loty z pomocą humanitarną. Loty wykonywane w celach humanitarnych, przewożące personel humanitarny oraz zaopatrzenie, takie jak żywność, ubranie, wyposażenie na potrzeby schronienia, artykuły medyczne i inne, podczas lub po wystąpieniu sytuacji kryzysowych i/lub kataklizmów i/lub w celu ewakuacji osób z miejsca, w którym dana sytuacja kryzysowa i/lub kataklizm zagrażają ich życiu lub zdrowiu, do miejsc bezpiecznych, w tym samym Państwie lub innym Państwie wyrażającym zgodę na ich przyjęcie.

Wydalenie osoby. Działanie władz publicznych Państwa, w zgodzie z jego prawem, nakazujące osobie opuszczenie terytorium Państwa.

Nakaz wydalenia. Pisemny nakaz wręczany przez Państwo przewoźnikowi lotniczemu, którego lotem podróżowała osoba objęta zakazem wjazdu do tego Państwa, nakazujący przewoźnikowi lotniczemu wydalenie tej osoby z jego terytorium.

Ocena ryzyka. Ocena wykonana przez deportujące Państwo w zakresie właściwości eskortowanego lub nieeskortowanego wydalenia danej osoby publicznym transportem lotniczym. Ocena powinna brać pod uwagę wszystkie odpowiednie czynniki, włączając w to kondycję zdrowotną, psychiczną i fizyczną osoby deportowanej do lotu publicznym środkiem transportu lotniczego, chęć lub niechęć do podróżowania,

sposób zachowania i jakiegokolwiek jej wcześniejsze doświadczenia ze stosowaniem przemocy.

Zarządzanie ryzykiem. Systematyczne stosowanie procedur i praktyk zarządzania, dostarczających agencjom kontroli granicznej istotnych informacji odnośnie przewozów i dostaw towarów stanowiących ryzyko.

Sprzęt wykorzystywany do ochrony lotnictwa. Urządzenia używane indywidualnie lub jako część systemu w celu zapobiegania lub wykrywania aktów bezprawnej ingerencji wobec lotnictwa cywilnego i jego infrastruktury.

Części zamienne. Artykuły, włącznie z silnikami i śmigłami, wykorzystywane do naprawy bądź wymiany i przeznaczone do zastosowania w statku powietrznym.

Państwo rejestracji. Państwo, w którego rejestrze wpisany jest statek powietrzny.

Zaopatrzenie. a) Zaopatrzenie z przeznaczeniem do konsumpcji oraz b) zaopatrzenie w artykuły do zbycia.

Zaopatrzenie w artykuły z przeznaczeniem do konsumpcji. Towary, sprzedane bądź niesprzedane, przeznaczone do konsumpcji przez pasażerów oraz załogę na pokładzie statku powietrznego oraz towary niezbędne dla ruchu i konserwacji statku powietrznego, włącznie z paliwem i smarami.

Zaopatrzenie w artykuły do zbycia. Artykuły przeznaczone na sprzedaż dla pasażerów oraz załogi statku powietrznego.

Zezwolenie tymczasowe. Procedura celna, według której pewne towary, zwolnione całkowicie lub częściowo z ceł i podatków importowych, mogą być wniesione na obszar celny; towary te muszą być zaimportowane dla konkretnego celu i przeznaczone do reeksportu w przeciągu określonego okresu czasu, bez dalszych zmian z wyjątkiem normalnej deprecjacji wynikającej z ich użytkowania.

Przelot. Lot statku powietrznego z punktu początkowego, przez punkty pośrednie, do punktu przeznaczenia, oznaczony przez przewoźnika lotniczego tym samym symbolem przez cały czas jego trwania.

Dokument podróży. Paszport lub inny oficjalny dokument tożsamości wydany przez Państwo lub organizację, który może być użyty przez prawowitego posiadacza celem międzynarodowej podróży.

Bagaż nietowarzyszący. Bagaż przewożony jako ładunek, który może, ale nie musi, być przewożony na pokładzie tego samego statku powietrznego z osobą będącą jego właścicielem.

Bagaż nieodebrany. Bagaż dostarczony do portu lotniczego, nieodebrany przez pasażera.

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

Wyladunek. Usunięcie ładunku, poczty, bagażu i zaopatrzenia z pokładu statku powietrznego po wylądowaniu.

Gość. Każda osoba wysiadająca i wjeżdżająca na terytorium Umawiającego się Państwa innego niż to, w którym osoba ta mieszka; przebywająca w nim zgodnie z prawem Umawiającego się Państwa, w uzasadnionych, nieimigracyjnych celach takich jak zwiedzanie, wypoczynek, sport, zdrowie, powody rodzinne, pielgrzymki religijne lub interesy; oraz nie podejmująca żadnej pracy zarobkowej podczas przebywania na danym terytorium.

B. Zasady ogólne

- 1.1 Standardy i Zalecane Metody Postępowania, zawarte w niniejszym Załączniku, dotyczą wszystkich kategorii operacji statków powietrznych oprócz przypadków, w których dane postanowienie odnosi się ściśle do jednego typu operacji.
- 1.2 Umawiające się Państwa podejmą niezbędne środki zapewniające, że:
 - a) czas wymagany do przeprowadzenia kontroli granicznej dotyczącej osób i statku powietrznego oraz do wydania/odprawy towarów ograniczony jest do minimum;
 - b) stosowanie wymogów administracyjnych i kontrolnych będzie powodować minimalną niedogodność;
 - c) wymiana istotnych informacji pomiędzy Umawiającymi się Państwami, przewoźnikiem lotniczym oraz zarządzającymi lotniskami sprzyja wzajemnej koordynacji;
 - d) optymalny poziom bezpieczeństwa i zgodności z prawem jest osiągnięty.
- 1.3 Umawiające się Państwa będą stosować zarządzanie ryzykiem podczas procedur kontroli granicznej dotyczących wydawania/odprawy towarów.
- 1.4 Umawiające się Państwa opracują skuteczną technikę informatyczną w celu zwiększenia wydajności i skuteczności procedur stosowanych na terenie portów lotniczych.
- 1.5 Umawiające się Państwa opracują skuteczne procedury wprowadzania danych, pozwalających na szybkie wydawanie/odprawę.
- 1.6 Postanowienia niniejszego Załącznika nie powinny uniemożliwiać stosowania ustawodawstwa krajowego w odniesieniu do środków ochrony lotnictwa oraz innych niezbędnych kontroli.

ROZDZIAŁ 2. PRZYLOT I ODLOT STATKU POWIETRZNEGO

A. Postanowienia ogólne

- 2.1 Umawiające się Państwa podejmą odpowiednie środki dotyczące odprawy statku powietrznego, przylatującego z lub odlatującego do innego Umawiającego się Państwa, oraz wdrożą je w sposób niepowodujący niepotrzebnych opóźnień.
- 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.
- 2.3 **Zalecana metoda postępowania** – *Zaleca się, aby władze publiczne Umawiających się Państw zawarły odpowiednie porozumienia z liniami lotniczymi, wykonującymi międzynarodowe połączenia do danego Państwa, a także z przewoźnikami lotniczymi wykonującymi połączenia do międzynarodowych portów lotniczych, ustalając wytyczne ich współpracy przeciwko zagrożeniu międzynarodowym przemytem narkotyków i substancji psychotropowych. Powyższe porozumienia powinny opierać się na odpowiednich wzorach, opracowanych w tym celu przez Światową Organizację Celną. Ponadto zaleca się zawieranie porozumień jedynie pomiędzy Umawiającymi się Państwami.*
- 2.4 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowia Światowej Organizacji Zdrowia, Umawiające się Państwa nie powinny wstrzymywać transportu lotniczego z przyczyn dotyczących zdrowia. W sytuacjach wyjątkowych, gdy przerwy takie są rozważane, Umawiające się Państwa powinny, przed podjęciem jakiegokolwiek decyzji o wstrzymaniu transportu lotniczego, skonsultować się ze Światową Organizacją Zdrowia oraz przedstawicielami służby zdrowia Państwa, na terenie którego występuje choroba.*

B. Dokumentacja – wymogi i użytkowanie

- 2.5 Umawiające się Państwa nie będą wymagać żadnych innych dokumentów dla przylotu i odlotu statku powietrznego niż te uwzględnione w niniejszym Rozdziale.
- 2.6 Umawiające się Państwa nie będą wymagać wizy bądź pobierać opłaty wizowej lub innej w związku z używaniem jakiegokolwiek dokumentacji wymaganej przy przylocie lub odlocie statku powietrznego.
- 2.7 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Dokumenty dotyczące przylotu i odlotu statku powietrznego powinny być przyjęte w przypadku, gdy dostarczone są w języku arabskim, angielskim, francuskim, rosyjskim lub hiszpańskim. Każde z Umawiających się Państw może ubiegać się o ustne lub pisemne tłumaczenie na język ojczysty.*
- 2.8 W zależności od możliwości technologicznych Umawiającego się Państwa, dokumentacja dotycząca

przylotu i odlotu statku powietrznego będzie przyjęta w przypadku, gdy istnieje w:

- a) formie elektronicznej, przesłanej do systemu informatycznego władz publicznych;
 - b) formie papierowej, stworzonej lub przesłanej elektronicznie; lub
 - c) formie papierowej, przygotowanej ręcznie według wzorów przedstawionych w niniejszym Załączniku.
- 2.9 W przypadku, gdy dany dokument przesłany jest przez lub w imieniu przewoźnika lotniczego i otrzymany przez władze publiczne w formie elektronicznej, Umawiające się Państwo nie będzie wymagać przedstawienia tego samego dokumentu w formie papierowej.
- 2.10 Umawiające się Państwa wymagające Deklaracji Ogólnej ograniczą wymogi dotyczące informacji do elementów przedstawionych w Załączniku 1. Informacje należy przyjąć w formie elektronicznej bądź pisemnej.
- 2.11 W przypadku, gdy umawiające się Państwo żąda Deklaracji Ogólnej jedynie dla celów certyfikacji, zastosuje ono środki spełniające wymóg certyfikacji poprzez dodanie oświadczenia, ręcznie bądź przy użyciu pieczętki zawierającej wymagany tekst, na jednej ze stron Wykazu Ładunkowego. Dowód certyfikacji musi być podpisany przez autoryzowanego agenta lub dowódcę statku powietrznego.
- 2.12 Umawiające się Państwa nie będą rutynowo wymagać przedstawienia Manifestu Pasażerskiego. W sytuacjach, gdy żądany jest Manifest Pasażerski, wymogi dotyczące informacji należy ograniczyć do elementów przedstawionych w Załączniku 2. Informacje należy przyjąć w formie elektronicznej bądź papierowej.
- 2.13 W przypadku, gdy Umawiające się Państwo żąda przedstawienia Manifestu Ładunkowego w formie papierowej, musi ono przyjąć:
- a) formę przedstawioną w Załączniku 3, przygotowaną według instrukcji lub
 - b) formę przedstawioną w Załączniku 3, przygotowaną częściowo, wraz z kopią każdego listu przewozowego reprezentującego ładunek znajdujący się na pokładzie statku powietrznego.
- 2.14 Umawiające się Państwa nie będą wymagać przedstawienia pisemnej deklaracji zaopatrzenia pozostającego na pokładzie statku powietrznego.
- 2.15 W odniesieniu do zaopatrzenia załadowanego lub wyładowanego z pokładu statku powietrznego, informacje żądane na Liście Magazynowej nie będą wykaczać poza:

- a) informacje zaznaczone w nagłówku wzoru Wykazu Ładunkowego;
 - b) liczby jednostek każdego z artykułów oraz
 - c) rodzaju każdego z artykułów.
- 2.16 Umawiające się Państwa nie będą wymagać przedstawienia listy bagażu towarzyszącego lub zagubionego, załadowanego lub wyladowanego z pokładu statku powietrznego.
- 2.17 Umawiające się Państwa nie będą wymagać przedstawienia pisemnej deklaracji poczty innej, niż w formie(-ach) wyznaczonych w obowiązujących aktach prawnych Powszechnego Związku Pocztowego.
- 2.18 Umawiające się Państwa nie będą wymagać od przewoźnika lotniczego dostarczenia władzom publicznym więcej niż trzech kopii którejkolwiek z wyżej wymienionych dokumentów w czasie odlotu lub przylotu statku powietrznego.
- 2.19 Jeśli statek powietrzny nie załaduje/wyładuje pasażerów, towarów, dostaw lub poczty, nie będą wymagane stosowne dokumenty, pod warunkiem, że Deklaracja Ogólna będzie zawierała odpowiednią informację.

C. Korekta dokumentacji

- 2.20 W przypadku znalezienia błędów w którymkolwiek z wyżej wymienionych dokumentów, zainteresowane władze publiczne umożliwią przewoźnikowi lotniczemu lub autoryzowanemu agentowi na dokonanie korekty takich błędów lub dokonają takich korekt we własnym zakresie.
- 2.21 Przewoźnik lotniczy lub jego autoryzowany agent nie będzie podlegać karom w przypadku, gdy zainteresowane władze publiczne uznają, że wszelkie błędy znalezione w dokumentach zostały spowodowane nieумыślnie, bez nieuczciwych zamiarów lub nie z powodu rażącego zlekceważenia obowiązków. W celu zniechęcenia do popełniania tych samych błędów, kara nie będzie większa niż wymagana w tego typu przypadkach.

D. Dezynsekcja statku powietrznego

- 2.22 Umawiające się Państwa ograniczą każdy rutynowy wymóg dotyczący dezynsekcji kabin i pokładów statków powietrznych za pomocą aerozolu w czasie, gdy na pokładzie znajdują się pasażerowie i załoga, do ruchu tego samego statku powietrznego rozpoczynającego się w lub odbywanego przez terytorium uważane za niebezpieczne dla zdrowia, rolnictwa lub środowiska.
- 2.23 Umawiające się Państwa, żądające przeprowadzenia dezynsekcji statku powietrznego, będą dokonywać okresowej weryfikacji i modyfikacji swoich wymogów, w świetle wszystkich dostępnych dowodów związanych z przenoszeniem insektów na teren swoich terytoriów na pokładzie statku powietrznego.

- 2.24 Gdy wymagana jest dezynsekcja, Umawiające się Państwo zatwierdzi lub przyjmie jedynie metody chemiczne lub nie-chemiczne i/lub środki owadobójcze, które są zalecane przez Światową Organizację Zdrowia i jednocześnie uważane są za skuteczne przez Umawiające się Państwo.

Uwaga. - Postanowienie to nie wyklucza prób i testowania innych sposobów do ostatecznej akceptacji przez Światową Organizację Zdrowia.

- 2.25 Umawiające się Państwa zapewnią, aby ich procedury dotyczące dezynsekcji nie wpływały na zdrowie pasażerów i załogi oraz aby wywoływały one u nich jedynie minimalny dyskomfort.
- 2.26 Umawiające się Państwa dostarczą, na żądanie, przewoźnikom lotniczym odpowiednie informacje, w języku zrozumiałym dla załogi i pasażerów, wyjaśniające przepisy krajowe, powody wymogu oraz bezpieczeństwo poprawnie przeprowadzonej dezynsekcji statku powietrznego.
- 2.27 Po przeprowadzeniu dezynsekcji, zgodnie z procedurami zalecanymi przez Światową Organizację Zdrowia, dane Umawiające się Państwo przyjmie adekwatną certyfikację dotyczącą Deklaracji Ogólnej zamieszczonej w Załączniku 1 lub - w przypadku dezynsekcji pozostałości – Zaświadczenie o dezynsekcji o przedłużonym działaniu wymienione w Załączniku 4.
- 2.28 Po poprawnym przeprowadzeniu dezynsekcji na podstawie punktu 2.24 i udostępnieniu lub przedstawieniu władzom kraju przeznaczenia zaświadczenia wymienionego w punkcie 2.27, władze zaakceptują dane zaświadczenie i zezwolą pasażerom oraz załodze na niezwłoczne opuszczenie pokładu statku powietrznego.
- 2.29 Umawiające się Państwa zapewnią, że każdy środek owadobójczy lub inna substancja użyta do dezynsekcji nie jest szkodliwa dla struktury statku powietrznego lub jego urządzeń operacyjnych. Nie będą używane składniki łatwopalne i roztwory chemiczne mogące uszkodzić strukturę statku powietrznego, np. poprzez korozję.

E. Dezynfekcja statku powietrznego

- 2.30 Umawiające się Państwa określą rodzaje zwierząt i produktów pochodzenia zwierzęcego, przy przewożeniu których statek powietrzny musi być zdezynfekowany, oraz wyłącza statek powietrzny z obowiązku dezynfekcji, gdy tego rodzaju zwierzęta lub produkty przewożone są w zatwierdzonych do tego celu pojemnikach, którym towarzyszą świadectwa wydane przez służbę zdrowia. W przypadku gdy wymagana jest dezynfekcja statku powietrznego, obowiązują następujące postanowienia:
- a) ograniczone będzie stosowanie środków wyłącznie do pojemnika lub pomieszczenia statku powietrznego, w którym przewożony był ładunek;
 - b) dezynfekcja będzie przeprowadzona w jak najkrótszym czasie oraz

- c) nie będą używane łatwopalne składniki i roztwory chemiczne, mogące uszkodzić strukturę statku powietrznego, np. poprzez korozję, lub też chemikalia niebezpieczne dla zdrowia pasażerów.

Uwaga. - W przypadku gdy wymagana jest dezynfekcja statku powietrznego uwarunkowana zdrowiem zwierząt, należy stosować wyłącznie metody i środki dezynfekujące zalecane przez Międzynarodowe Biuro ds. Epizoozji.

F. Przygotowania dotyczące międzynarodowego lotnictwa ogólnego oraz innych lotów pozarozkładowych

I. Postanowienia ogólne

- 2.31 Umawiające się Państwa opublikują w swoich Lotniczych Publikacjach Informacyjnych (AIP) wymogi dotyczące składania z wyprzedzeniem zawiadomień oraz wniosków o wcześniejsze pozwolenie na loty lotnictwa ogólnego lub innych pozarozkładowych lotów.
- 2.32 Umawiające się Państwa żądające składania z wyprzedzeniem zawiadomień o planowanym lądowaniu statku powietrznego na ich terytorium lub wniosków o wcześniejsze pozwolenie, wyznaczają agencję do otrzymywania i koordynowania odpowiedzi rządu na tego typu zawiadomienia lub wnioski.
- 2.33 Umawiające się Państwa wskażą, w odpowiednich publikacjach AIP, adresy pocztowe oraz, tam gdzie to możliwe, adres sieci AFTN, numer teleksu, faksu, adres telegraficzny, poczty elektronicznej, witryny internetowej lub numer telefonu agencji wyznaczonej zgodnie z punktem 2.32.
- 2.34 Odpowiedzialność za zawiadomienie agencji kontroli, np. celnej, imigracyjnej i kwarantanny, o planowanym przylocie i odlocie lub tranzycie, ponosi w Umawiających się Państwach agencja wyznaczona zgodnie z punktem 2.32.

II. Wcześniejsze pozwolenie

- 2.35 Umawiające się Państwa nie będą wymagać złożenia wniosku o wcześniejsze pozwolenie lub zawiadomienie kanałami dyplomatycznymi, chyba że lot ma charakter dyplomatyczny.
- 2.35 Umawiające się Państwa żądające od przewoźników lotniczych złożenia wniosków o wcześniejsze pozwolenie:
- opracują procedury szybkiego rozpatrywania tego typu wniosków;
 - jeśli to możliwe, udzielą takiego zezwolenia na określony okres czasu lub liczbę lotów oraz
 - nie nałożą opłat, należności lub obciążeń za udzielanie takiego zezwolenia.
- 2.37 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, by w przypadku gdy statek powietrzny przewozi pasażerów,

ładunek lub pocztę za opłatą lub poprzez wynajem, Umawiające się Państwa nie wymagały we wnioskach o wcześniejsze pozwolenie więcej informacji, niż następujące:

- nazwa przewoźnika lotniczego;
- typ samolotu i oznaczenia rejestracyjne;
- data i czas przylotu na i odlotu z danego portu lotniczego;
- miejsce lub miejsca załadowania i/lub wejścia na pokład oraz wylądowania i/lub zejścia z pokładu za granicą, zależnie od okoliczności, ładunku i/lub pasażerów;
- cel lotu, liczba pasażerów i/lub rodzaj i ilość ładunku oraz
- nazwa, adres oraz, jeśli dostępna, branża podmiotu czarterującego.

- 2.37.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa publikowały, w odpowiednich publikacjach AIP, minimalną ilość czasu potrzebnego do zrealizowania przed odlotem wniosków o wcześniejsze pozwolenie, omówione w punkcie 2.37.

- 2.38 W przypadku statku powietrznego, w tranzycie bez przystanku bądź zatrzymującego się w celach nie dotyczących transferu, każde Umawiające się Państwo, które z powodu bezpieczeństwa lotu żąda wcześniejszego pozwolenia, nie będzie wymagać innych informacji, niż te zawarte w planie lotu, gdy złożony został wniosek o wcześniejsze pozwolenie.

Uwaga. - Specyfikacje planów lotu zamieszczone są w Załączniku 2 ICAO, zatytułowanym „Prawo przestrzeni powietrznej”.

- 2.39 Umawiające się Państwa, żądające wcześniejszego pozwolenia na loty omówione w punkcie 2.38, nie będą wymagać złożenia wniosków z wyprzedzeniem większym niż trzy dni robocze.

III. Zawiadomienie o przylocie z wyprzedzeniem

- 2.40 W przypadku statku powietrznego, w tranzycie bez przystanków bądź zatrzymującego się w celach nie dotyczących transferu, dane Umawiające się Państwo nie będzie wymagać zawiadomienia o takich operacjach z wyprzedzeniem większym, niż jest to wymagane przez służby kontroli ruchu lotniczego oraz przez zainteresowane agencje kontroli granicznej.

Uwaga. - Celem tego postanowienia nie jest zapobieganie odpowiednim środkom kontroli antynarkotykowej.

- 2.41 Umawiające się Państwa przyjmą informację zawartą w planie lotu jako adekwatne zawiadomienie o przylocie z wyprzedzeniem, pod warunkiem że dana informacja zostanie otrzymana przynajmniej na dwie godziny przed przylotem oraz że lądowanie odbywa się w uprzednio wyznaczonym międzynarodowym porcie lotniczym.

IV. Odprawa i pobyt statku powietrznego

2.42 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się przygotowanie przez Umawiające się Państwa odpowiedniego poziomu usług dotyczących kontroli granicznej i odprawy dla operacji międzynarodowego lotnictwa ogólnego w portach lotniczych, na terenie których takie operacje są wykonywane. Umawiające się Państwa, we współpracy z przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi portami, powinny ustalić jako cel całkowity czas 60 minut na zakończenie wszelkich wymaganych formalności związanych z przylotem/odlotem, włączając w to procedury związane z ochroną lotnictwa cywilnego dla statku powietrznego wymagającego standardowego postępowania, licząc od czasu, gdy członkowie załogi przedstawili statek powietrzny do pierwszego punktu obsługi w porcie lotniczym.*

Uwaga. – „Wymagane formalności związane z odlotem/przylotem”, mające zostać zakończone w przeciągu 60 minut, powinny obejmować wykonanie procedur

związanych z ochroną lotnictwa cywilnego i, jeśli wymagane, pobór opłat lotniczych i innych należności oraz procedurę kontroli granicznej.

2.43 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się upoważnienie, przez Umawiające się Państwa, jednej agencji rządowej do przeprowadzania, w imieniu wszystkich agencji, kontroli granicznej, odprawy statków powietrznych oraz ich ładunków w portach lotniczych, na terenie których operacje międzynarodowego lotnictwa ogólnego są przeprowadzane sporadycznie.*

2.44 Statek powietrzny, nie zaangażowany w rozkładowe międzynarodowe połączenia lotnicze oraz odbywający lot do lub przez wyznaczony międzynarodowy port lotniczy Umawiającego się Państwa i przyjęty tymczasowo bez opłat celnych, zgodnie z Artykułem 24 Konwencji musi otrzymać zgodę na pozostanie na terenie danego Państwa, przez okres ustalony przez dane Państwo, bez zabezpieczenia dla należności celnych na statku powietrznym.

ROZDZIAŁ 3. PRZYLOT I ODLOT OSÓB ORAZ ICH BAGAŻU

A. Postanowienia ogólne

- 3.1 W celu ułatwienia i przyspieszenia odprawy osób przylatujących lub odlatujących, Umawiające się Państwa przyjmą odpowiednie przepisy kontroli granicznej dotyczące transportu lotniczego i będą stosować je w sposób zapobiegający niepożądanym opóźnieniom.
- 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.
- 3.3 Umawiające się Państwa, używające zintegrowanych chipów lub innych technik odczytywania komputerowego przeznaczonych do przedstawienia danych osobistych, włączając w to dane biometryczne, w ich dokumentach podróży, dadzą możliwość wglądu właścicielowi dokumentu do zakodowanych w nim danych, na jego żądanie.
- 3.4 Umawiające się Państwa nie będą przedłużać okresu ważności wydawanych przez nie dokumentów podróży czytanych komputerowo.

Uwaga 1. - Specyfikacje dotyczące dokumentów odczytywanych komputerowo (dok 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 okresie czasu.

B. Dokumenty wymagane do podróży

- 3.5 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od osób, przy wlocie lub wylocie z ich terytorium, dokumentów innych, niż te uwzględnione w niniejszym Rozdziale.
- 3.6 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od osób podróżujących drogą lotniczą, prawnie posiadających ważne paszporty oraz, tam gdzie to stosowne, wizy akceptowane przez Państwo przyjmujące, przedstawiania innych dokumentów i dowodów tożsamości.

Uwaga. - Powyższe postanowienie nie ma na celu zniechęcania Umawiających się Państw do akceptowania innych oficjalnych dokumentów tożsamości dla potrzeb podróży, takich jak dowody osobiste, książeczki marynarskie, karty stałego oraz tymczasowego pobytu, a także zastępczych dokumentów tożsamości dla podróżujących.

C. Bezpieczeństwo dokumentów podróży

- 3.7 Umawiające się Państwa będą regularnie unowocześniać zabezpieczenia stosowane w nowych wersjach wydawanych przez nie dokumentów celem zabezpieczenia przed nieuprawnionym użyciem i ułatwienia wykrycia przypadków ich bezprawnej zmiany, sfalszowania lub wydania.
- 3.8 Umawiające się Państwa ustanowią kontrolę nad produkcją i wydawaniem dokumentów podróży w celu ochrony przed kradzieżą materiałów i niewłaściwym użytkowaniem nowo wydanych dokumentów podróży.
- 3.9 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa powinny stosować dane biometryczne w wydawanych przez nie paszportach, wizach i innych oficjalnych dokumentach podróży, używając jednej lub więcej dodatkowych technologii służących do zapisywania danych, celem uzupełnienia strefy odczytywalnej komputerowo, jak to zostało określone w Dokumencie nr 9303, zatytułowanym „Dokumenty podróży odczytywalne komputerowo”. Wymagane dane, które powinny znajdować się na zintegrowanym chipie, są takie same jak te, które zostały wydrukowane na stronie z danymi posiadacza, tzn. dane znajdujące się w strefie czytanej komputerowo plus cyfrowy obraz twarzy. Obraz(y) odcisku(ów) palca(ów) i/lub tęcza(ów) 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 2005r., upłynie przed 24 listopada 2015r.
- 3.11 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby dokumenty tożsamości lub wizy akceptowane do celów podróży były wydawane przez Umawiające się Państwa w formie odczytywanym komputerowo,*

zgodnie z Dokumentem nr 9303, zatytułowanym „Dokumenty podróży odczytywalne komputerowo”.

- 3.12 Przy wydawaniu paszportów nieodczytywalnych komputerowo, Umawiające się Państwa zapewnią, aby dane identyfikacyjne, wydania dokumentu oraz format strony z danymi były zgodne ze specyfikacjami „obszaru wizualnego” zawartymi w dokumencie nr 9303, Część 1, zatytułowanym „Paszporty odczytywalne komputerowo”. „Obszar odczytywalny komputerowo” będzie zawierać słowa takie jak „Ten paszport nie jest odczytywany komputerowo” lub inne dane, uniemożliwiające bezprawne wprowadzenie znaków odczytywalnych komputerowo.
- 3.13 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, by Umawiające się Państwa ustaliły dostępne publicznie miejsca do przyjmowania wniosków paszportowych i/lub wydawania paszportów.*
- 3.14 Umawiające się Państwa ustalą przejrzyste procedury składania wniosków o wydanie, odnowienie lub wymianę paszportów oraz udostępnią osobom składającym wnioski, na ich życzenie, informacje opisujące wymogi proceduralne.
- 3.15 Umawiające się Państwa będą wydawały oddzielny paszport dla każdej osoby, niezależnie od wieku.
- 3.16 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, by przy wydawaniu lub odnawianiu paszportów do celów turystycznych lub biznesowych, Umawiające się Państwa ustalały ważność takich paszportów na okres nie krótszy niż 5 lat, na nieograniczoną liczbę wyjazdów i podróży po wszystkich Państwach oraz terytoriach.*

Uwaga 1. – Z uwagi na ograniczoną trwałość dokumentów oraz na zmieniający się w czasie wygląd posiadacza paszportu, zalecane jest ustanowienie okresu ważności nie przekraczającego 10 lat.

Uwaga 2. – Paszporty zastępcze, dyplomatyczne i innego specjalnego przeznaczenia mogą mieć krótszy termin ważności.

E. Wizy wyjazdowe

- 3.17 Umawiające się Państwa nie będą wymagały wiz wyjazdowych od swoich obywateli chcących wyjechać za granicę bądź od osób wizytujących dane państwo pod koniec ich pobytu.
- 3.18 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa nie wymagały wiz wyjazdowych od cudzoziemców z pobytem stałym, chcących wyjechać za granicę.*

F. Wizy wyjazdowe i powtórnego wjazdu

- 3.19 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa odstąpiły od lub zniósły, dla jak największej liczby Państw, wymóg posiadania*

wizy wyjazdowej przez obywateli chcących wjechać do celu złożenia wizyty.

- 3.20 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od swoich obywateli wiz do powtórnego przekroczenia granicy.
- 3.21 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa nie wymagały wiz powtórnego wjazdu od cudzoziemców posiadających prawne zezwolenie na pobyt stały.*
- 3.22 Umawiające się Państwa ustanowią proste i przejrzyste procedury składania wniosków o wydanie wiz wyjazdowych przyszłym gościom oraz zapewnią, że wnioski te, po ich otrzymaniu, będą rozpatrywane tak szybko jak jest to możliwe.
- 3.23 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, by procedury wydawania wiz nie wymagały standardowo obecności w biurze wizowym osoby składającej wniosek.*
- 3.24 Podczas wydawania wiz wyjazdowych przyszłym gościom, Umawiające się Państwa zapewnią ważność tych wiz na okres nie krótszy niż 6 miesięcy od daty wydania, bez względu na liczbę wjazdów i przy założeniu, że okres każdej wizyty może być skrócony.
- 3.25 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby podczas wydawania wiz nieodczytywalnych komputerowo, Umawiające się Państwa zapewniły, aby dane osobiste oraz dane wydania znajdujące się w tych dokumentach zgadzały się ze specyfikacjami obszaru wizualnego wizy odczytywalnej komputerowo, zawartymi w dokumencie nr 9303, Część 2, zatytułowanym „Wizy odczytywalne komputerowo”.*

G. Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu

- 3.26 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa nie wymagały, od pasażerów podróżujących drogą lotniczą bądź od przewoźników lotniczych występujących w ich imieniu, pisemnych informacji identyfikacyjnych, oprócz tych przedstawionych w ich dokumentach identyfikacyjnych. Zaleca się, aby w przypadkach kiedy wymagane są informacje identyfikacyjne, Umawiające się Państwa opracowały systemy elektronicznego zbierania tych informacji z dokumentów podróży odczytywalnych komputerowo lub innych źródeł.*
- 3.27 Umawiające się Państwo wymagające pisemnego zapisu danych osobistych od pasażerów przylatujących lub odlatujących, ograniczy wymogi informacyjne do określonych w Załączniku 5, zatytułowanym „Karta wejścia na pokład/opuszczenia pokładu”.
- 3.28 W przypadku wymagania „Kart wejścia na pokład/opuszczenia pokładu” Umawiające się Państwa będą akceptowały ich wypełnienie przez pasażerów oraz nie będą wymagały ich wypełnienia lub sprawdzenia przez przewoźnika lotniczego.

- 3.29 Umawiające się Państwa wymagające okazania „Kart wejścia na pokład/opuszczenia pokładu”, będą je dostarczały nieodpłatnie przewoźnikom lotniczym lub ich agentom podróży, w celu rozdania ich odlatającym pasażerom przed wejściem na pokład lub pasażerom przylatującym podczas lotu.

H. Świadectwa szczepień

- 3.30 W przypadkach gdy wymagane jest zabezpieczenie przed chorobą podlegającą kwarantannie, Umawiające się Państwa będą akceptowały Międzynarodowe Świadectwo Szczepień lub Powtórne Szczepienia, określone przez Światową Organizację Zdrowia w Międzynarodowych Przepisach Zdrowia.

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.
- 3.32 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa rozważyły zawieranie umów z innymi Umawiającymi się Państwami celem umożliwienia rozmieszczenia „oficerów łącznikowych” na terenie portów lotniczych celem wsparcia przewoźników lotniczych w stwierdzeniu ważności i autentyczności dokumentów podróży pasażerów wylatujących.*
- 3.33 Przewoźnicy lotniczy podejmą konieczne środki ostrożności w punkcie załadunkowym, dla zapewnienia że pasażerowie znajdują się w posiadaniu dokumentów wymaganych przez dane Państwo tranzytowe lub przeznaczenia, na potrzeby kontroli określonej w niniejszym Rozdziale.

J. Procedury odlotowe

- 3.34 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od gości świadectw rozliczenia się z podatku dochodowego.
- 3.35 Umawiające się Państwa zwolnią przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności w przypadku nie uiszczenia podatku dochodowego przez jakiegokolwiek pasażera.
- 3.36 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa ustaliły, we współpracy z przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi lotniskami, jednogodzinny limit czasu na realizację obowiązkowych formalności odlotowych dla wszystkich pasażerów wymagających standardowej obsługi, liczony od chwili stawienia się pasażera w pierwszym punkcie obsługi portu lotniczego (np. punkt odprawy biletowo-bagażowej, kontroli bezpieczeństwa lub inny wymagany punkt, w zależności od ustaleń danego portu lotniczego).*

Uwaga. - „Obowiązkowe formalności odlotowe” do zrealizowania w ciągu godziny obejmują punkt odprawy biletowo-bagażowej, środki ochrony lotnictwa oraz, w stosownych przypadkach, pobranie opłat oraz innych

należności, kontrolę graniczną ruchu wyjazdowego, np. paszporty, kwarantannę lub kontrolę celną.

- 3.37 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, wymagające kontroli przez władze publiczne dokumentów podróży pasażerów odlatających, stosowały, we współpracy z zarządzającym lotniskiem, odpowiednią technologię i przyjęły system inspekcji wielokanałowej lub inne środki grupowania pasażerów, w celu przyspieszenia tego typu kontroli.*

- 3.38 Umawiające się Państwa nie będą wymagały standardowo oddawania bagażu do inspekcji w punkcie kontroli granicznej od osób odlatających z ich terytorium.

K. Procedury i odpowiedzialności związane z przylotem

- 3.39 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, we współpracy z przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi lotniskami, odprawiały wszystkich pasażerów, podlegających tylko standardowej odprawie, w przeciągu czterdziestu pięciu (45) minut od momentu zejścia z pokładu statku powietrznego, niezależnie od rozmiaru statku powietrznego i zaplanowanego czasu przylotu.*
- 3.40 W celu przyspieszenia kontroli Umawiające się Państwa, we współpracy z zarządzającymi portami, będą stosować odpowiednie technologie i przyjmować system inspekcji wielokanałowej lub inne środki grupowania pasażerów w portach lotniczych, na terenie których nasilenie ruchu pasażerskiego uzasadnia takie procedury.
- 3.41 Poza wyjątkowymi przypadkami, Umawiające się Państwa nie będą wymagały pobierania dokumentów podróży lub innych dokumentów tożsamości od pasażerów lub załogi, przed ich dotarciem do punktów kontroli paszportowej.
- 3.42 Zainteresowane władze publiczne będą w trybie przyspieszonym dokonywały kontroli pasażerów oraz załogi pod kątem ich wstępu na terytorium Państwa.

Uwaga. - Pasażer lub członek załogi został „przyjęty do kontroli”, gdy stawi się po raz pierwszy do kontroli przylotowej, po zejściu z pokładu statku powietrznego celem uzyskania zgody na wjazd do danego kraju, podczas której oficer kontroli podejmuje decyzję o udzieleniu lub zakazie wjazdu. Kontrola ta nie obejmuje okazania dokumentów podróży, które może być dokonane zaraz po zejściu z pokładu statku powietrznego.

- 3.43 Przewoźnik lotniczy będzie odpowiedzialny za opiekę nad pasażerami i załogą opuszczającymi pokład samolotu od momentu zejścia z pokładu do przyjęcia ich do kontroli opisanej w punkcie 3.42.

- 3.44 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby po tego typu akceptacji zainteresowane władze publiczne obciążone zostały odpowiedzialnością za opiekę nad pasażerami i członkami załóg, do chwili przyjęcia ich*

- na terytorium Państwa lub objęcia ich zakazem wjazdu.*
- 3.45 Odpowiedzialność przewoźnika za opiekę nad pasażerami oraz członkami załogi traci ważność od momentu, w którym dana osoba została przyjęta na terytorium danego Państwa.
- 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.*
- 3.47.1 Podczas określania informacji identyfikacyjnych pasażerów, które mają być przesyłane, Umawiające się Państwa będą wymagały tylko informacji znajdujących się w odczytywalnych komputerowo obszarach dokumentów podróży, zgodnych ze specyfikacjami zawartymi w dokumencie 9303, zatytułowanym „Dokumenty podróży Odczytywalne Komputerowo”. Wszystkie wymagane informacje będą odpowiadać specyfikacjom dla formatów wiadomości UN/EDIFACT PAXLIST.
- 3.47.2 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa powstrzymały się od wymierzania grzywny i kar dla przewoźników lotniczych za jakiegokolwiek błędy spowodowane przez awarię systemu, która mogła skutkować brakiem przesłania lub przesłaniem błędnych danych do władz publicznych, stosownie do systemu przesyłu danych pasażera przekazywanych przed podróżą.*
- 3.47.3 Umawiające się Państwa wymagające, aby dane o pasażerach były przesyłane elektronicznie z użyciem systemu przesyłu danych pasażera przekazywanych przed podróżą, nie będą wymagały wykazu pasażerów w formie papierowej.
- 3.48 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa wymagające dostępu do Imiennego Rejestru Pasażera powinny dostosować wymogi oraz obsługę w zakresie danych do wytycznych opracowanych przez ICAO.*
- 3.49 Poza wyjątkowymi przypadkami, Umawiające się Państwa będą dokonywały ustaleń, dzięki którym dokumenty tożsamości pasażerów będą kontrolowane tylko jeden raz podczas przylotu i odlotu.
- 3.50 Umawiające się Państwa nie będą wymagały pisemnej deklaracji bagażu od pasażerów i załogi w przypadku, gdy nie przewożą oni towarów niedozwolonych lub podlegających oczeniu.
- 3.51 Umawiające się Państwa przyjmą dwukanałowy system lub inne selektywne procesy, do przeprowadzania odprawy celnej lub kwarantanny, opartej na zarządzaniu ryzykiem, stosownie do warunków i nasilenia ruchu w danych portach lotniczych.
- Uwaga. - Zobacz Załącznik 6 – Dwukanałowy System zalecany przez Radę Współpracy Celnej, obecnie pod nazwą Światowa Organizacja Celna.*
- 3.52 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadkach wyjątkowych, gdy pasażer, w wyniku siły wyższej, nie posiada wymaganej wizy wjazdowej, zaleca się, aby Umawiające się Państwa zezwoliły na wjazd tymczasowy.*
- 3.53 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadkach, gdy termin ważności paszportu pasażera upłynął w trakcie okresu ważności wizy, zaleca się, aby Państwo, które wydało wizę, w dalszym ciągu akceptowało daną wizę, do czasu upłynięcia terminu jej ważności, gdy jest okazywana wraz z nowym paszportem pasażera.*
- 3.54 Umawiające się Państwa, wydające wizy na określoną liczbę wjazdów, będą odnotowywały w prawidłowy, dozwolony sposób każdy przypadek użycia wizy, tak aby jej posiadacz, przewoźnik lotniczy lub władze państwa mogły szybko ustalić jej wiarygodność bez używania środków specjalnych.
- 3.55 Po osobistym okazaniu przez pasażerów i załogę ich paszportów lub oficjalnych dokumentów podróży, zainteresowani przedstawiciele państwów, poza szczególnymi, indywidualnymi przypadkami, zwrócą takie dokumenty zaraz po ich sprawdzeniu.
- 3.56 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zgodnie z Międzynarodowymi Przepisami Zdrowia zaleca się, aby badania medyczne osób przylatujących były standardowo ograniczone do osób opuszczających statek powietrzny i przybywających z obszaru zakażonego w okresie inkubacji danej choroby.*
- 3.57 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa dokonały ustaleń, dzięki którym pasażer wraz z bagażem, przylatujący do portu lotniczego lotem międzynarodowym, zatrzymujący się dwa lub więcej razy w portach lotniczych na terytorium tego samego Państwa, nie musi dokonywać formalności w punkcie kontroli granicznej na terenie więcej niż jednego portu lotniczego danego Państwa.*

L. Procedury i wymogi tranzytowe

- 3.58 Tam, gdzie pozwalają na to warunki, Umawiające się Państwa podejmą kroki, za pomocą bezpośredniej strefy tranzytowej lub innych ustaleń, dzięki którym załoga i pasażerowie z bagażem, przylatujący z innego Państwa i kontynuujący podróż to Państwa trzeciego, w tym samym dniu, w ramach tego samego lotu lub innego lotu z tego samego portu lotniczego, będą mogli pozostać tymczasowo na terenie portu lotniczego, na który przylecieli, bez potrzeby realizowania formalności w punkcie kontroli granicznej celem wejścia na teren Państwa tranzytowego.
- 3.59 Umawiające się Państwa ograniczą do minimum liczbę Państw, których obywatele muszą posiadać wizy tranzytu bezpośredniego w sytuacji, gdy przylatują jako pasażerowie lotu międzynarodowego i kontynuują podróż do Państwa trzeciego, w tym samym dniu, w ramach tego samego lub innego lotu z tego samego portu lotniczego.
- 3.60 Umawiające się Państwa opracują środki, dzięki którym pasażerowie w tranzycie, przebywający na terenie portu lotniczego w godzinach nocnych, z powodu odwołania bądź opóźnienia lotu, będą mogli opuścić port lotniczy celem zakwaterowania.

M. Postępowanie z bagażem oddzielnym od jego właściciela

- 3.61 Umawiające się Państwa zezwolą przewoźnikom lotniczym na przekazywanie zagubionego bagażu do miejsca pobytu jego właściciela oraz zwolnią przewoźników lotniczych z odpowiedzialności za kary, grzywny, cło i podatek importowy z powodu zagubionego bagażu.
- 3.62 Umawiające się Państwa zezwolą na bezpośrednie przekazywanie zagubionego bagażu pomiędzy międzynarodowymi lotami na terenie tego samego portu lotniczego, bez sprawdzania, oprócz przypadków dotyczących ochrony lotnictwa lub innych niezbędnych kontroli. W sytuacjach niepozwalających na przekazanie bezpośrednie bagażu, Umawiające się Państwa podejmą działania w celu tymczasowego, bezpiecznego przechowania danego bagażu w odpowiednim miejscu.
- 3.63 Umawiające się Państwa zezwolą przewoźnikom lotniczym na przekazywanie niezidentyfikowanego, nieodebranego bądź zagubionego bagażu do odprawy we właściwym miejscu przeznaczenia, w imieniu jego właściciela, oraz na dostarczanie danego bagażu do jego właściciela.
- 3.64 Umawiające się Państwa przyspieszą odprawę niezidentyfikowanego, nieodebranego, bądź zagubionego bagażu, a także jego zwrot do przewoźnika lotniczego w celu odpowiedniego dalszego postępowania. Zgodnie z warunkami, określonymi przez władze publiczne, przewoźnicy

lotniczy mogą uzyskać zgodę na otwarcie danego bagażu celem ustalenia jego właściciela.

- 3.65 Przewoźnik lotniczy zwolniony będzie z odpowiedzialności za zabezpieczenie bagażu nieodprawionego przez władze publiczne, a także z odpowiedzialności za cło i podatek importowy, pobierany od takiego bagażu, po przejściu odpowiedzialności i wyłącznej kontroli nad nim przez punkt odprawy celnej.

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

- 3.66 Umawiające się Państwa wprowadzą środki we współpracy z przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi portami lotniczymi, w celu przyspieszenia odprawy członków załóg i ich bagażu, zgodnie z wymogami podczas wylotu i przylotu.
- 3.67 Umawiające się Państwa ułatwią i przyspieszą procedurę, wg. której przewoźnicy lotniczy, mający swoją siedzibę na ich terytorium, mogą ubiegać się o Certyfikat Członka Załogi (CMC) dla członków ich załóg.

Uwaga. – CMC (Certyfikat Członka Załogi) opracowany został jako karta identyfikująca członków załogi, podczas gdy licencje załogi wykorzystywane są do potwierdzenia zawodowych kwalifikacji członków załogi lotniczej.

- 3.68 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby certyfikaty omawiane w punkcie 3.67, były kartami odczytywalnymi komputerowo, wydany w zgodzie ze specyfikacjami zawartymi w Części 3 dokumentu nr 9303 zatytułowanej „Oficjalne dokumenty podróży o rozmiarze 1 i 2 odczytywane komputerowo”.
- 3.68.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Umawiające się Państwa powinny wprowadzić procedury umożliwiające członkowi załogi, któremu został wydany Certyfikat Członka Załogi, na sprawdzenie i rewizję prawidłowości przetwarzanych danych oraz umożliwić bezpłatną dla niego korektę, jeśli jest to konieczne.
- 3.69 **Zalecana Metoda Postępowania** – W sytuacji, gdy przewoźnicy lotniczy wydają karty identyfikacyjne dla członków załóg, Umawiające się Państwa powinny wymagać, aby były one produkowane w formacie określonym w Załączniku 7, tzn. w takim samym układzie, jak obszar kontroli wzrokowej certyfikatu członka załogi odczytywalnego komputerowo, oraz z możliwością wspomaganego maszynowo potwierdzenia identyfikacji oraz weryfikacji bezpieczeństwa dokumentu.
- 3.69.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Umawiające się Państwa powinny zapewnić, że zapis danych każdego certyfikatu członka załogi i innego oficjalnego dokumentu tożsamości wydanego, zawieszono lub cofniętego, jest przechowywany w elektronicznej bazie danych, zabezpieczonej przed ingerencją i nieuprawnionym dostępem. Wszystkie informacje, zawarte w elektronicznej bazie danych oraz w

certyfikatach członka załogi, powinny być ograniczone do danych, które są niezbędne dla weryfikacji tożsamości członka załogi.

- 3.70 Zostaną wdrożone odpowiednie kontrole podczas procesu wydawania CMC i innych oficjalnych dokumentów, potwierdzających tożsamość członków załogi, w celu zapobiegnięcia fałszerstwom, np. sprawdzenie przeszłości i stwierdzenie statusu zatrudnienia ubiegającego się o dany dokument przed jego wydaniem, kontrola przechowywania pustych blankietów, i wymóg odpowiedzialności dla personelu zajmującego się wydawaniem dokumentów.
- 3.71 Umawiające się Państwa zniósą wymagania wizowe dla przylatujących członków załóg okazujących CMC, będących na służbie w międzynarodowym locie i ubiegających się o prawo tymczasowego wjazdu, na okres dozwolony przez dane Państwo, w celu przyłączenia do następnego wyznaczonego lotu i pełnienia na nim obowiązków służbowych.
- 3.71.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa powinny znieść wymagania wizowe dla członków załóg okazujących CMC, przybywających z innym przewoźnikiem lotniczym lub innym środkiem transportu i ubiegających się o prawo tymczasowego wjazdu, na okres dozwolony przez dane Państwo, w celu przyłączenia do wyznaczonego lotu i pełnienia na nim obowiązków służbowych.*
- 3.72 Umawiające się Państwa wprowadzą środki w celu umożliwienia tymczasowego, planowego wjazdu na ich terytorium personelu technicznego zagranicznych przewoźników lotniczych, obsługujących ruch lotniczy do lub przez dane terytorium, którego obowiązkiem jest niezwłoczne przywrócenie do stanu używalności wszystkich statków powietrznych, które, z powodów technicznych, nie są w stanie kontynuować podróży. Jeśli dane Państwo wymaga zagwarantowania, że dana osoba posiada odpowiednie

środki na utrzymanie i/lub powrót z tego Państwa, zaleca się przeprowadzenie w tym celu negocjacji, bez opóźniania wjazdu.

O. Inspektorzy operacyjno-lotniczy i bezpieczeństwa pokładowego

- 3.73 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa zapewnią, aby inspektorzy nadzoru operacyjnego i bezpieczeństwa pokładowego innego Umawiającego się Państwa, podczas wypełniania swych obowiązków służbowych, byli traktowani na tych samych warunkach co członkowie załogi podczas dokonywania formalności związanych z przylotem i odlotem.*
- 3.74 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa powinny zaopatrzyć swoich inspektorów nadzoru operacyjnego i bezpieczeństwa pokładowego w dokumenty tożsamości w formacie przedstawionym w Załączniku 8.*
- 3.75 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się posiadanie przez inspektorów nadzoru operacyjnego i bezpieczeństwa pokładowego dokumentu tożsamości omówionego w punkcie 3.79, kopii planu podróży inspektora nadzoru operacyjnego wydanego przez Państwo zatrudniające danego inspektora oraz ważnego paszportu.*
- 3.76 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa powinny rozszerzyć przywileje wjazdu tymczasowego, omówione w punkcie 3.72 dla członków załogi, na inspektorów nadzoru operacyjnego i bezpieczeństwa pokładowego innego Umawiającego się Państwa, pod warunkiem że posiadają oni dokumenty wyszczególnione w pkt. 3.75 (tzn. dokument tożsamości, plan podróży i ważny paszport) oraz wylatują po normalnym okresie odpoczynku.*

ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT ŁADUNKU ORAZ INNYCH ARTYKUŁÓW

A. Postanowienia ogólne

- 4.1 W celu ułatwienia oraz przyspieszenia wydania i odprawy towarów przewożonych przez linie lotnicze, Umawiające się Państwa przyjmą odpowiednie przepisy i procedury przewożenia ładunków drogą lotniczą oraz zastosują je w sposób zapobiegający niepotrzebnym opóźnieniom.
- 4.2 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku ładunku przewożonego transportem lotniczym oraz lądowym na podstawie lotniczego listu przewozowego, zaleca się zastosowanie, przez Umawiające się Państwa, tych samych przepisów i procedur, w taki sam sposób, w jaki stosuje się je w przypadku ładunku przewożonego wyłącznie drogą lotniczą.*
- 4.3 Podczas wprowadzania lub zmieniania przepisów i procedur dotyczących wydania i odprawy towarów przewożonych drogą lotniczą, Umawiające się Państwa skonsultują się z przewoźnikami lotniczymi oraz innymi zainteresowanymi stronami celem zrealizowania działań zawartych w punkcie 4.1.
- 4.4 W przypadku partii towaru, wymagającej zaangażowania różnych władz publicznych, np. przedstawicieli służb celnych, weterynaryjnych lub sanitarnych, Umawiające się Państwa oddelegują przedstawicieli danej służby do punktu odprawy celnej lub innej agencji, celem wydania/odprawy lub, w przypadku gdy jest to niewystarczające, podejmą wszelkie kroki celem zapewnienia koordynacji odprawy i, jeśli to możliwe, równoczesnego jej przeprowadzenia przy minimalnym opóźnieniu.
- 4.5 Umawiające się Państwa nie będą wymagały rutynowo fizycznej kontroli ładunku importowanego lub eksportowanego oraz oszacują, poprzez zarządzanie ryzykiem, które towary należy poddać kontroli oraz czas jej trwania.
- 4.6 W stopniu, w jakim jest to możliwe, stosowane będą nowoczesne techniki kontroli bezpieczeństwa celem zwiększenia sprawności oraz ułatwienia fizycznej kontroli towarów importowanych lub eksportowanych.
- 4.7 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, w odniesieniu do międzynarodowych portów lotniczych, ustaliły oraz same opracowały bądź obsługiwały lub zezwoliły innym stronom na opracowanie i obsługę stref wolnocłowych i/lub magazynów celnych, oraz aby opublikowały szczegółowe przepisy dotyczące typów operacji dozwolonych lub niedozwolonych na ich terenie.*
- 4.8 Wszędzie tam, gdzie strefy wolnocłowe i/lub magazyny celne nie znajdują się w międzynarodowych portach lotniczych, lecz zostały umieszczone w ich pobliżu, Umawiające się Państwa poczynią odpowiednie kroki celem umożliwienia transportowi lotniczemu korzystania z nich na takich samych zasadach, jak inne środki transportu.

B. Informacje wymagane przez władze publiczne

- 4.9 Umawiające się Państwa ograniczą wymogi dotyczące danych jedynie do tych uznanych przez władze publiczne za niezbędne do wydania lub odprawy towarów importowanych lub przeznaczonych na eksport.
- 4.10 Umawiające się Państwa będą zbierać dane statystyczne w czasie i w sposób niepowodujący opóźnień w wydawaniu towarów importowanych lub towarów przeznaczonych na eksport.
- 4.11 W zależności od możliwości technicznych danego Umawiającego się Państwa, dokumenty dotyczące importu lub eksportu towarów, włącznie z Wykazem Ładunków i/lub lotniczymi listami przewozowymi, zostaną przyjęte, gdy zostaną przedstawione w formie elektronicznej przesłanej do systemu informatycznego władz publicznych.
- 4.12 Podmiotem odpowiedzialnym za przygotowanie oraz przedstawienie Wykazu Ładunków i listu przewozowego jest przewoźnik lotniczy lub jego autoryzowany agent. Podmiotem odpowiedzialnym za przygotowanie i przedstawienie innych dokumentów, wymaganych przy odprawie towarów, jest osoba deklarująca.
- 4.13 W przypadkach gdy Umawiające się Państwo posiada wymogi dotyczące dokumentów, jak faktury handlowe, deklaracje, zezwolenia importowe itp., dane Państwo nie zobowiąże przewoźnika lotniczego do spełnienia danych wymogów oraz nie pociągnie go do odpowiedzialności, ani nie nałoży na niego kary czy grzywny za nieścisłości lub pominięcie faktów występujących w danych dokumentach, chyba że on sam jest osobą deklarującą lub działa w jej imieniu.
- 4.14 W przypadku gdy dokumenty importowe lub eksportowe towarów przedstawione są w formie pisemnej, ich format będzie oparty na układzie stron dokumentów ONZ (Organizacji Narodów Zjednoczonych) - w przypadku deklarowania towarów oraz na formacie Załącznika 3 do Załącznika 9 – w odniesieniu do Wykazu Ładunków. Przy składaniu tego typu dokumentów w formie elektronicznej ich format będzie zgodny z międzynarodowymi standardami wymiany informacji elektronicznej.
- 4.15 W celu ułatwienia wymiany danych elektronicznych, Umawiające się Państwa będą zachęcały wszystkie zainteresowane strony, publiczne bądź prywatne, do wdrażania systemów kompatybilnych oraz do stosowania odpowiednich, akceptowanych na całym świecie, standardów i protokołów.
- 4.16 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby elektroniczne systemy wydawania i odprawy towarów obejmowały ich transfer pomiędzy lotniczymi i innymi środkami transportu.*

4.17 Umawiające się Państwa wymagające dokumentów pomocniczych, takich jak zezwolenia i certyfikaty, dla celów importu lub eksportu danych towarów, opublikują swoje wymogi oraz ustalą dogodne procedury składania wniosków o wydanie lub odnawianie tych dokumentów.

4.18 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się zniesienie przez Umawiające się Państwa, w jak największym zakresie, wszelkich wymogów ręcznego przygotowywania dokumentów pomocniczych oraz ustalenie procedur, na podstawie których dokumenty można przygotowywać metodą elektroniczną.*

4.19 Umawiające się Państwa nie będą wymagać dopełnienia formalności konsularnych lub uiszczenia opłat konsularnych w związku z dokumentami wymaganymi przy wydawaniu lub odprawianiu towarów.

C. Wydawanie i odprawianie ładunku eksportowego

4.20 Umawiające się Państwa, wymagające dokumentów odprawy eksportowej, ograniczą swoje wymagania do uproszczonej deklaracji eksportowej.

4.21 Umawiające się Państwa zapewnią wydanie ładunku eksportowego do czasu odlotu statku powietrznego.

4.22 Umawiające się Państwa zezwolą na okazywanie towarów przeznaczonych na eksport we wszystkich wyznaczonych do tego biurach celnych. Transferu towarów z danego biura do portu lotniczego, z którego będą eksportowane, należy dokonać zgodnie z procedurami zawartymi w ustawach i przepisach zainteresowanego Umawiającego się Państwa. Procedury takie należy jak najbardziej uprościć.

4.23 Umawiające się Państwa nie będą wymagały automatycznie przedstawiania dowodów przybycia towarów eksportowych na miejsce.

4.24 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku gdy przedstawiciele Umawiającego się Państwa wymagają sprawdzenia towarów po załadowaniu ich na odlatujący statek powietrzny zaleca się, aby przewoźnik lotniczy lub, tam gdzie to stosowne, autoryzowany agent przewoźnika lotniczego, mógł zabezpieczyć zwrot towarów w punkcie odprawy celnej, tak aby nie opóźnić odlotu statku powietrznego.*

D. Wydawanie i odprawianie ładunku importowego

4.25 Podczas ustalania harmonogramu kontroli pierwszeństwo będą miały kontrole zwierząt oraz łatwo psująca się żywność, a także inne towary uznane przez władze za wymagające natychmiastowej kontroli.

4.26 Odprawa partii towarów, zgłoszonych jako osobiste i przewożonych jako bagaż nietowarzyszący, odbywać się będzie zgodnie z procedurami uproszczonymi.

4.27 Umawiające się Państwa dopuszczają wydanie lub odprawę towarów zgodnie z uproszczonymi procedurami celnymi, pod warunkiem że:

a) towary wycenione zostały na wartość mniejszą niż wartość maksymalna, poniżej której nie pobiera się opłat i podatków importowych;

b) towary podlegają opłatom i podatkom importowym o wartości niższej niż ta ustalona przez dane Państwo jako minimalna do pobierania opłat;

c) towary wycenione zostały na wartość mniejszą niż określone wartości graniczne, poniżej których towary mogą być niezwłocznie wydane lub oclone na podstawie prostej deklaracji i opłaty za nią lub zabezpieczenia wszelkich opłat i podatków importowych w punkcie kontroli celnej lub

d) towary są importowane przez osobę do tego upoważnioną oraz są określonego typu.

4.28 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku autoryzowanych importerów, spełniających określone kryteria, obejmujące stosowny zapis zgodności z oficjalnymi wymogami oraz dostateczny system zarządzania własnymi zapisami handlowymi zaleca się, aby Umawiające się Państwa ustaliły, na podstawie wcześniej dostarczonych informacji, specjalne procedury, uwzględniające niezwłoczne wydanie towarów w chwili ich nadejścia.*

4.29 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby towary niepoddane procedurom uproszczonym lub specjalnym, zawartym w treści postanowień w punktach od 4.25 do 4.28, zostały wydane lub odprawione natychmiast po nadejściu, zgodnie z wymogami celnymi oraz innymi. Zaleca się, aby Umawiające się Państwa przyjęły za główny cel wydanie, w przeciągu trzech godzin od czasu ich nadejścia, wszelkich towarów niewymagających kontroli oraz przedłożenie poprawnej dokumentacji. Zaleca się, aby władze publiczne oraz przewoźnicy lotniczy i importerzy lub ich autoryzowani agenci koordynowali odpowiednie działania celem zapewnienia realizacji tego zamierzenia.*

4.30 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku przedłożenia wszystkich informacji i spełnienia wszystkich wymagań dotyczących danych partii towarów, zaleca się realizację, przez Umawiające się Państwa, wniosków o ich wydanie.*

4.31 Umawiające się Państwa zezwolą na transfer towarów, wyładowanych ze statku powietrznego w porcie lotniczym, do jakiegokolwiek wyznaczonego biura celnego zainteresowanego Państwa, celem przeprowadzenia odprawy. Procedury celne, obejmujące dany transfer, będą jak najbardziej uproszczone.

4.32 W przypadku gdy po nadejściu do miejsca docelowego towary nie zostały wyładowane z powodu błędu, sytuacji kryzysowej lub braku dostępu,

Umawiające się Państwa nie nałożą grzywien, kar lub innych obciążeń, pod warunkiem że:

- a) przewoźnik lotniczy lub jego autoryzowany agent powiadomi o tym fakcie punkt odprawy celnej w ciągu ustalonego limitu czasu;
 - b) podana jest uzasadniona przyczyna niewylądowania towarów, akceptowalna przez władze celne oraz
 - c) Wykaz Ładunku jest należycie poprawiony.
- 4.33 W przypadku gdy z powodu błędu lub problemów w obsłudze, towary zostały wylądowane w porcie lotniczym bez umieszczenia ich w Wykazie Ładunków, Umawiające się Państwa nie nałożą grzywien, kar lub innych temu podobnych obciążeń, pod warunkiem że:
- a) przewoźnik lotniczy lub jego autoryzowany agent powiadomi o tym fakcie punkt odprawy celnej w ciągu ustalonego limitu czasu;
 - b) podana jest uzasadniona przyczyna nie zgłoszenia towarów, akceptowalna przez władze celne;
 - c) Wykaz Ładunków jest należycie poprawiony oraz
 - d) towary podlegają odpowiednim ustaleniom celnym.

W stosownych przypadkach Umawiające się Państwa ułatwią, zgodnie z ich wymogami, przekazanie towarów do ich właściwego miejsca przeznaczenia.

- 4.34 W przypadku gdy towary, wysłane do miejsc przeznaczenia w Państwie Umawiającym się, nie zostały wydane do użytku wewnętrznego w danym Państwie, i w wyniku tego należy je zwrócić do miejsca pochodzenia lub skierować do innego miejsca przeznaczenia, Umawiające się Państwa zezwolą na ponowny przekaz towarów bez wymagania licencji importowych, eksportowych i tranzytowych, jeśli nie nastąpiło naruszenie obowiązującego prawa i przepisów.
- 4.35 Państwo Umawiające się zwolni przewoźnika lotniczego lub, w stosownych przypadkach, jego autoryzowanego agenta, z odpowiedzialności za opłaty i podatki importowe, w przypadku gdy dane towary podlegają opiece władz publicznych lub za ich zgodą zostały przekazane w posiadanie stronie trzeciej, która dostarczyła odpowiednie zabezpieczenie w punkcie kontroli celnej.

E. Części zamienne, wyposażenie, zaopatrzenie oraz inne materiały importowane lub eksportowane przez przewoźników lotniczych w związku z usługami międzynarodowymi

- 4.36 Zaopatrzenie i żywność importowana do Umawiających się Państw, do użytku w ramach usług na pokładzie międzynarodowego statku powietrznego, zwolniona będzie z opłat i podatków importowych, w sposób zgodny z przepisami celnymi danego Państwa.

4.37 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa nie wymagały dokumentacji pomocniczej (takiej jak certyfikaty pochodzenia towaru, faktury konsularne lub specjalistyczne) w związku z importem zaopatrzenia oraz żywności.*

4.38 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa zezwoliły na sprzedaż lub używanie, na pokładzie statku powietrznego, żywności oraz zaopatrzenia, dla celów spożywczych, bez opłat celnych lub innych podatków, w przypadku gdy statek powietrzny uczestniczący w międzynarodowych lotach:*

- a) *zatrzymuje się w dwóch lub więcej międzynarodowych portach lotniczych, na terenie Umawiającego się Państwa, bez międzylądowania na terenie innego Państwa oraz*
- b) *nie zabiera na pokład pasażerów krajowych.*

4.39 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwo, działając zgodnie z własnymi przepisami i wymogami, zwalniało z opłat i podatków importowych, wyposażenie naziemne i wyposażenie ochrony oraz ich części składowe, materiały instruktażowe, a także pomoce szkoleniowe, importowane do tego Państwa przez lub w imieniu przewoźnika lotniczego innego Umawiającego się Państwa lub jego autoryzowanego agenta. Wykorzystywane są one na jego własny użytek, na terenie międzynarodowego portu lotniczego lub poza jego terenem, w wyznaczonym obiekcie.*

4.40 Umawiające się Państwa dokonają, po realizacji, przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego agenta, procedur dotyczących uproszczonej dokumentacji, niezwłocznego wydania lub odprawy wyposażenia statku powietrznego oraz części zamiennych zwolnionych z cła, podatku importowego oraz innych obciążeń podlegających Artykułowi 24 Konwencji Chicagowskiej.

4.41 Umawiające się Państwa dokonają, po realizacji, przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego agenta, procedur dotyczących uproszczonej dokumentacji, niezwłocznego wydania lub odprawy wyposażenia naziemnego lub stosowanego w celach ochrony oraz jego części zamiennych, a także materiałów instruktażowych i pomocy szkoleniowych importowanych lub eksportowanych przez przewoźnika lotniczego innego Umawiającego się Państwa.

4.42 Umawiające się Państwa zezwolą na pożyczanie, pomiędzy przewoźnikami lotniczymi innych Umawiających się Państw lub ich autoryzowanymi agentami, wyposażenia statku powietrznego, części zamiennych, a także wyposażenia naziemnego wraz z jego częściami zamiennymi, importowanymi z warunkowym zwolnieniem z podatku i opłat importowych.

4.43 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa uwzględniły import, wolny*

od opłat i podatków importowych, dokumentacji przewoźników lotniczych, opisanej w Rozdziale I niniejszego Załącznika, używanej w związku z międzynarodowymi usługami lotniczymi.

F. Pojemniki i palety

- 4.44 Umawiające się Państwa, działając zgodnie z własnymi przepisami i wymogami, zezwolą przewoźnikom lotniczym innych Umawiających się Państw na tymczasowe wwiezienie pojemników i palet – bez względu na to, czy są one własnością przewoźnika lotniczego statku powietrznego, na którym przyleciały, czy też nie – pod warunkiem że będą używane przez służbę międzynarodową, odlatującą z portu lotniczego, lub też będą reeksportowane.
- 4.45 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa wymagały tymczasowego dokumentu wjazdu dla pojemników i palet tylko w przypadku uznania tego za niezbędne dla potrzeb kontroli celnej.*
- 4.46 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku gdy wymagany jest dowód reeksportu pojemników i palet zaleca się, aby Umawiające się Państwo akceptowało odpowiednie zapisy przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego agenta jako dowód ich użytkowania.*
- 4.47 Umawiające się Państwa podejmą ustalenia, umożliwiające przewoźnikom lotniczym wyładowanie, pod nadzorem zainteresowanych władz publicznych, ładunku tranzytowego, otrzymanego w pojemnikach lub na paletach, w sposób umożliwiający posortowanie i ponowne złożenie ładunków do dalszego przewozu, bez obowiązku odprawy towarów na użytek krajowy.
- 4.48 Pojemniki i palety importowane, zgodnie z postanowieniami punktu 4.44, do Umawiającego się

Państwa, będą mogły opuścić teren międzynarodowego portu lotniczego dla potrzeb wydania lub odprawy ładunków importowanych lub ładunku na eksport, zgodnie z uproszczoną dokumentacją i ustaleniami kontrolnymi.

- 4.49 W przypadku gdy wymaga tego sytuacja, Umawiające się Państwa zezwolą na przechowanie, tymczasowo dopuszczonych do wjazdu palet i kontenerów, w obiektach znajdujących się poza terenem portu lotniczego.
- 4.50 Umawiające się Państwa zezwolą na pożyczanie pomiędzy przewoźnikami lotniczymi pojemników i palet dopuszczonych do wjazdu zgodnie z postanowieniami punktu 4.44 bez opłat i podatków importowych, pod warunkiem że będą one używane tylko przez służbę międzynarodową, odlatującą z portu lotniczego, lub też reeksportowane w inny sposób.
- 4.51 Umawiające się Państwa zezwolą na reeksportowanie, poprzez jakiegokolwiek wyznaczony do tego biuro celne, pojemników i palet dopuszczonych do wjazdu tymczasowego.
- 4.52 Umawiające się Państwa zezwolą na tymczasowy wjazd części zamiennych, w przypadku gdy są one niezbędne do naprawy pojemników i palet importowanych, zgodnie z postanowieniami punktu 4.44.

G. Dokumenty i procedury pocztowe

- 4.53 Umawiające się Państwa będą obsługiwały, przekazywały i odprawiły pocztę, przestrzegając procedur w postaci dokumentów, w sposób określony przez obowiązujące akty prawne Powszechnego Związku Pocztowego.

ROZDZIAŁ 5. OSOBY OBJĘTE ZAKAZEM WJAZDU ORAZ DEPORTOWANI

A. Postanowienia ogólne

- 5.1 W celu zminimalizowania zakłóceń w międzynarodowej komunikacji lotniczej, Umawiające się Państwa będą współpracowały w celu bezzwłocznego rozwiązania jakichkolwiek różnic, pojawiających się w procesie wdrażania postanowień niniejszego Rozdziału.
- 5.2 Umawiające się Państwa ułatwią tranzyt osób, które zostały wydalone z innego państwa zgodnie z postanowieniami niniejszego Rozdziału, i rozszerzą niezbędną współpracę o dokonujących przedmiotowego wydalenia przewoźników lotniczych oraz eskortę.
- 5.2.1 Podczas okresu, w którym pasażer objęty zakazem wjazdu lub osoba mająca zostać poddana deportacji jest pod ich nadzorem, przedstawiciele państwowi zaangażowani w ten proces będą szanować godność tych osób i nie będą podejmować żadnej akcji mogącej ją naruszyć.

Uwaga. – Osoby objęte zakazem wjazdu lub deportowane powinny być traktowane zgodnie z odpowiednimi międzynarodowymi regulacjami, włączając w to Międzynarodowy Pakt Praw Obywatelskich i Politycznych.

B. Osoby objęte zakazem wjazdu.

- 5.3 Umawiające się Państwa bez opóźnień powiadomią przewoźnika lotniczego o przypadku objęcia danej osoby zakazem wjazdu zgodnie z pkt. 3.44, potwierdzając to pisemnie tak szybko jak to możliwe.

Uwaga. – Potwierdzenie pisemne może być sporządzone w formie papierowej lub elektronicznej, jak np. e-mail.

- 5.4 **Zalecana Metoda Postępowania** – Umawiające się Państwa, poprzez ich władze publiczne, powinny prowadzić konsultacje z przewoźnikami lotniczymi w sprawie ram czasowych wydalenia osób objętych zakazem wjazdu, celem pozostawienia przewoźnikom rozsądnej ilości czasu dla wydalenia osoby z użyciem ich własnych środków lub dokonania alternatywnych ustaleń w tym zakresie.

Uwaga. – Żaden z powyższych zapisów nie może być interpretowany jako zezwolenie na powrót osoby, ubiegającej się o azyl na terytorium Umawiającego się Państwa, do kraju, gdzie życie lub wolność tej osoby byłaby zagrożona z powodu rasy, religii, narodowości, przynależności do określonych grup społecznych lub jej poglądów politycznych.

- 5.5 Umawiające się Państwa zapewnią, że nakaz wydalenia jest wydany przewoźnikowi lotniczemu w odniesieniu do osoby objętej zakazem wjazdu. Nakaz wydalenia powinien zawierać, jeśli są znane, imię i nazwisko, wiek, płeć oraz obywatelstwo danej osoby.
- 5.6 Umawiające się Państwa wydające nakaz wydalenia osoby objętej zakazem wjazdu, która zgubiła lub zniszczyła swoje dokumenty podróży, dostarczą list

przewodni, w formacie określonym w Załączniku 9 (1) do niniejszego Załącznika, celem przekazania odpowiednich informacji władzom państw(a) tranzytu i/lub początku podróży. List przewodni, nakaz wydalenia i inne odpowiednie informacje zostaną wręczone przewoźnikowi lotniczemu lub, w przypadku osób eskortowanych, eskorcie, która będzie odpowiedzialna za dostarczenie ich władzom publicznym państwa przeznaczenia.

- 5.7 Umawiające się Państwa wydające nakaz wydalenia osoby objętej zakazem wjazdu, której dokumenty podróży zostały zatrzymane zgodnie z zapisami pkt. 3.46, wydadzą list przewodni, w formacie określonym w Załączniku 9 (2) do niniejszego Załącznika, celem przekazania odpowiednich informacji władzom państw(a) tranzytu i/lub początku podróży. List przewodni, wraz z kopią zatrzymanych dokumentów, oraz nakaz wydalenia zostaną wręczone przewoźnikowi lotniczemu lub, w przypadku osób eskortowanych, eskorcie, która będzie odpowiedzialna za dostarczenie ich władzom publicznym państwa przeznaczenia.

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

- 5.9 Przewoźnik lotniczy będzie odpowiedzialny za koszty opieki i nadzoru osoby nieposiadającej właściwych dokumentów podróży od momentu, w którym osoba ta została objęta zakazem wjazdu i zawrócona do przewoźnika lotniczego celem wydalenia z danego państwa.

- 5.9.1 Umawiające się Państwo będzie odpowiedzialne za koszty opieki i nadzoru nad wszelkimi pozostałymi kategoriami osób objętych zakazem wjazdu, włączając w to osoby nie wpuszczone na terytorium państwa z powodu zakwestionowania ich dokumentu podróży, co pozostawało poza możliwością ekspertyzy przewoźnika lotniczego, lub z powodów innych niż niewłaściwe dokumenty, od momentu objęcia osoby zakazem wjazdu do czasu zawrócenia jej do przewoźnika lotniczego celem wydalenia z danego państwa.

- 5.10 W sytuacji gdy dana osoba została objęta zakazem wjazdu i została zawrócona do przewoźnika lotniczego celem transportu z terytorium danego państwa, nie będzie się uniemożliwiać przewoźnikowi lotniczemu dochodzenia zadośćuczynienia finansowego ze strony tej osoby celem pokrycia kosztów związanych z jej wydaleniem.

- 5.11 Przewoźnik lotniczy przetransportuje osobę objętą zakazem wjazdu do:
- a) punktu, w którym rozpoczęła ona podróż lub

b) jakiegokolwiek innego miejsca, gdzie nie jest ona objęta zakazem wjazdu.

5.12 Umawiające się Państwo zaakceptuje, celem kontroli, osobę wydaloną z innego Państwa, w którym została ona objęta zakazem wjazdu, jeśli osoba ta rozpoczęła swoją podróż z jego terytorium. Umawiające się Państwo nie wydały osoby do kraju, gdzie uprzednio została ona objęta zakazem wjazdu.

5.13 Umawiające się Państwa zaakceptują list przewodni oraz inne dokumenty, dostarczone zgodnie z art. 5.6 lub 5.7 jako wystarczające do przeprowadzenia kontroli osoby wskazanej w poprzednim artykule.

5.14 Umawiające się Państwa nie będą nakładać grzywien na przewoźników lotniczych, w przypadku gdy osoby przylatujące oraz będące w tranzycie uznane zostały przez nie jako nieposiadające właściwych dokumentów, jeżeli przewoźnik lotniczy potrafi wykazać, iż powziął odpowiednie środki celem zapewnienia, że powyższe osoby zastosowały się do wymagań w zakresie posiadania odpowiednich dokumentów koniecznych do wjazdu do danego Państwa.

5.15 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W sytuacji gdy przewoźnik lotniczy współpracował z władzami państwowymi stosownie do ich zaleceń, np. zgodnie z Memoranda o Porozumieniu, zawartymi pomiędzy zainteresowanymi stronami w celu zapobiegania transportowi osób objętych zakazem wjazdu, Umawiające się Państwa powinny złagodzić grzywny i kary, które w przeciwnym razie mogą być stosowane w przypadku przywozu takich osób na ich terytorium.*

5.16 Umawiające się Państwa nie będą uniemożliwiać odlotu statku powietrznego danego przewoźnika lotniczego podczas wykonywania czynności związanych z określaniem statusu któregośkolwiek z jego przylatujących pasażerów.

Uwaga. – Wyjątek od tego zalecenia mógłby zaistnieć w przypadku lotów nieregularnych lub w przypadku, gdy Umawiające się Państwo ma powód, aby uważać że w danym locie znajduje się wyjątkowo duża liczba osób objętych zakazem wjazdu na ich terytorium.

C. Osoby deportowane

5.17 Umawiające się Państwo deportując osobę ze swojego terytorium doręczy jej nakaz deportacji. Umawiające się Państwa wskażą deportowanej osobie nazwę kraju przeznaczenia.

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, tak szybko jak to możliwe, ale nie później niż 24 godziny przed planowanym odlotem statku powietrznego, następujące informacje:

a) kopię nakazu deportacji, jeśli prawodawstwo Umawiającego się Państwa na to zezwala;

b) ocenę ryzyka dokonaną przez Państwo i/lub jakiegokolwiek inne adekwatne informacje, które mogą pomóc operatorowi lotniczemu ocenić ryzyko dla bezpieczeństwa lotu i

c) imiona i nazwiska oraz narodowość osób eskortujących.

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

5.20 Jeżeli tylko jest to możliwe, Umawiające się Państwa, podczas dokonywania ustaleń związanych z deportowaniem osób do kraju przeznaczenia, będą używać bezpośrednich połączeń lotniczych.

5.21 Umawiające się Państwo, przekazując deportowaną osobę do wydalenia, zapewni że wszystkie oficjalne dokumenty podróży wymagane przez jakiegokolwiek państwo tranzytu lub przeznaczenia są dostarczone do przewoźnika lotniczego.

5.22 Umawiające się Państwo przyjmie na swoje terytorium obywateli własnego państwa, którzy zostali deportowani z innego Państwa.

5.23 Umawiające się Państwo podda specjalnej rozwadze możliwość przyjęcia na swoje terytorium osoby deportowanej z innego Państwa, jeżeli posiada ona prawo pobytu na jego terytorium.

5.24 Umawiające się Państwa określając, że osoba deportowana wymaga eskorty, a podróż obejmuje postój tranzytowy w Państwie przelotu, zapewnią że eskorta pozostanie z osobą deportowaną do docelowego punktu podróży, chyba że władze oraz operator lotniczy w miejscu tranzytowym poczynią, z wyprzedzeniem w stosunku do przylotu, odpowiednie alternatywne ustalenia.

D. Zaopatrzenie w zastępczy dokument podróży

5.25 W sytuacji, gdy zastępczy dokument podróży musi zostać wydany celem ułatwienia wydalenia i przyjęcia osoby objętej zakazem wjazdu w kraju przeznaczenia, Państwo nakazujące wydalenie udzieli, w możliwie szerokim zakresie, pomocy w otrzymaniu przedmiotowego dokumentu.

Uwaga. – W celu wyjaśnienia sposobu stosowania przedmiotowego Standardu, zalecane jest zwrócenie uwagi na Standard 5.13.

5.26 Umawiające się Państwo, gdy zostanie poproszone o wydanie dla swojego obywatela dokumentu podróży celem ułatwienia mu powrotu, udzieli odpowiedzi w rozsądnym czasie, jednakże nie później niż 30 dni po tym, jak prośba została zgłoszona, poprzez wydanie odpowiedniego dokumentu lub zapewnienie wnioskującego Państwa, że dana osoba nie jest jego obywatelem.

5.27 Umawiające się Państwo nie będzie stawiało warunku wstępnego, w postaci złożenia podpisu przez zaangażowaną osobę pod wnioskiem o dokument podróży, w celu wydania tego dokumentu.

5.28 W sytuacji gdy Umawiające się Państwo stwierdziło, że osoba, dla której wnioskowano o dokument podróży, jest jego obywatelem, i jednocześnie nie jest ono w stanie wydać paszportu w przeciągu 30 dni, wyda ono zastępczy dokument podróży, potwierdzający obywatelstwo danej osoby i umożliwiający jej przyjęcie na swoje terytorium.

5.29 Umawiające się Państwo nie odmówi wydania dokumentu podróży lub nie będzie w inny sposób uniemożliwiać powrotu swojego obywatela, przez przyznanie jej statusu bezpaństwowca.

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

A. Postanowienia ogólne

6.1 Umawiające się Państwa zapewnią, że postanowienia Załącznika 9 będą wdrożone także w sytuacji, gdy port lotniczy zostanie sprywatyzowany.

6.1.1 Umawiające się Państwa podejmą niezbędne przedsięwzięcia dla zapewnienia współpracy pomiędzy przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi portami lotniczymi, celem zagwarantowania ułatwień i obsługi ruchu pasażerskiego i odprawy pasażerów, załogi, bagażu, ładunku i poczty, na terenie własnych portów lotniczych. Niniejsze ułatwienia i obsługa ruchu pasażerskiego powinny gwarantować odpowiednią elastyczność oraz zdolność dostosowania do przewidywanego wzrostu natężenia ruchu, lub zaostrzonych środków ochrony, w sytuacjach wzmożonego zagrożenia, przy jednoczesnym podjęciu odpowiednich środków kontroli antynarkotykowej.

Uwaga. - W związku z zastosowaniem środków ochrony lotnictwa, należy zwrócić uwagę na odpowiednią specyfikację, zamieszczoną w Rozdziale 2 Załącznika 17.*

6.2 Umawiające się Państwa podejmą wszelkie niezbędne przedsięwzięcia, zachęcające do konsultacji pomiędzy zarządzającymi portami lotniczymi z jednej strony, i przewoźnikami lotniczymi, instytucjami przeprowadzającymi kontrolę oraz odpowiednimi ciałami, reprezentującymi użytkowników innych portów lotniczych z drugiej, we wczesnym stadium planowania nowych lub znacznie zmodyfikowanych budynków portu lotniczego lub, w czasie gdy nowe procedury wymagają wprowadzenia zmian w ułatwieniach, obejmujących zmianę rozplanowania wewnątrz istniejących instalacji na terenie własnych portów lotniczych.

6.3 Umawiające się Państwa podejmą wszelkie niezbędne przedsięwzięcia, zapewniające współpracę pomiędzy przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi portami lotniczymi, celem zaprojektowania ułatwień i usług na terenie ich portów lotniczych, w sposób gwarantujący optymalny przepływ ruchu pasażerskiego w porcie lotniczym.

6.3.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, posiadające międzynarodowe porty lotnicze o zwiększonym nasileniu ruchu, określiły odpowiednim liniom lotniczym, obsługującym rozkładowe i nierozkładowe loty, w terminie poprzedzającym sezony zwiększonego nasilenia ruchu oraz zgodnie z procedurami*

* Treść specyfikacji brzmi następująco:

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

koordynacji rozkładów lotów w portach lotniczych, wszelkie ograniczenia, jakie mogą mieć zastosowanie, celem sprostania natężeniu ruchu lotniczego i przepustowości portu lotniczego.

6.4 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku gdy na terenie portu lotniczego wymagana jest opłata za obsługę pasażerów i pobieranie jej od pasażerów stwarza trudności, wprowadzenie takiej opłaty zaleca się, jeśli jest to możliwe, po konsultacji i wcześniejszym powiadomieniu linii lotniczych, które z kolei powinny pobierać opłatę od pasażerów, w sposób zapobiegający tworzeniu się dodatkowych kolejek na terenie portu lotniczego.*

6.5 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, tam gdzie to możliwe, akceptowanie kart kredytowych na terenie portów lotniczych, jako sposób płatności za usługi, włącznie z opłatami i podatkami.*

6.6 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby przewoźnicy lotniczy, w porozumieniu z władzami portu lotniczego oraz przestrzegając wszelkich nałożonych przez nie ograniczeń, mieli możliwość realizowania swych usług w zakresie operacji obsługi naziemnej lub wykonywania takich operacji w całości lub częściowo przez organizację znajdującą się pod kontrolą innego przewoźnika lotniczego, upoważnionego przez władze lub przewoźnika portu lotniczego bądź przez agenta obsługi, zatwierdzonego przez władze portu lotniczego.*

B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego

I. Postanowienia ogólne

6.7 Umawiające się Państwa będą zwracać uwagę na potrzebę udostępnienia, o każdej porze, odpowiednich ułatwień na terenie wszystkich portów lotniczych, a także na potrzebę stosowania odpowiednich środków umożliwiających pasażerom terminowe wejście lub zejście z pokładu statku powietrznego.

6.7.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się zachęcanie, przez Umawiające się Państwa, portów lotniczych oraz przewoźników lotniczych do wspólnej wymiany istotnych informacji na temat lotów. Elektroniczna Wymiana Danych z liniami lotniczymi powinna być ułatwiona na terenie portów lotniczych o zwiększonym nasileniu ruchu. W takich przypadkach zaleca się zachęcanie do stosowania rozwiązań technicznych, zgodnych ze standardami obowiązującymi w ww. branży (np. UN/EDIFACT).*

6.8 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby rezultatem ustaleń z punktu 6.3 była najbardziej bezpośrednia droga, nie przecinająca się z trasami bagażu i pasażerów oraz innymi potokami. Należy*

zainstalować odpowiednie oznakowanie w przypadku, gdy przebieg drogi nie jest oczywisty.

- 6.9 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się jak najwcześniejsze zapoznanie pasażerów z międzynarodowymi znakami, ułatwiającymi im poruszanie się na terenie portu lotniczego, opublikowanymi w opracowanym do tego celu dokumencie, zatytułowanym „Przewodnik po międzynarodowych znakach portów lotniczych i terminali morskich”, wydanym wspólnie przez ICAO i Międzynarodową Organizację Morską.
- 6.9.1 Ogłoszenia oraz ulotki, ostrzegające pasażerów przed konsekwencjami nielegalnego przemytu narkotyków oraz karami, którym mogą podlegać osoby oskarżone o naruszenie prawa antynarkotkowego, będą umieszczone w miejscach widocznych na terenie międzynarodowych portów lotniczych.
- 6.10 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie ustaleń pozwalających, w sytuacjach koniecznych, pasażerom i załodze na przemieszczanie się pod osłoną, pomiędzy budynkami terminalu lotniskowego a statkiem powietrznym i z powrotem.
- 6.11 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zwrócenie szczególnej uwagi na długie odcinki, które pasażerowie muszą przebyć pieszo, a także na wprowadzenie możliwości pokonywania tych odcinków systemami mechanicznymi.
- 6.12 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie tablic lub monitorów informujących o lotach, wspieranych, tam gdzie to niezbędne, komunikatami dźwiękowymi, w sposób umożliwiający informowanie pasażerów i innych osób o przylotach, odlotach lub lotach odwołanych, a przede wszystkim o najnowszych zmianach w godzinach przylotów, odlotów lub numerów wyjść.
- 6.12.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Podczas wprowadzania w życie punktu 6.12, zaleca się aby tablice informacyjne oraz monitory były instalowane zgodnie ze standardowym rozplanowaniem, zalecanym w dokumencie 9249, zatytułowanym „Publiczne Systemy Dynamicznego Wyświetlania Informacji o Lotach”. Zaleca się zapewnienie przez Umawiające się Państwa, aby strony zainteresowane w obsłudze lotów dostarczały na czas wszelkie uaktualnione informacje dotyczące lotów, włącznie z najnowszymi zmianami, władzom odpowiedzialnym za obsługę Systemów Wyświetlania Informacji o Lotach. Zaleca się aby władze te były odpowiedzialne za ustalenie listy elementów danych, wymaganych przez nich do przeprowadzenia takiej operacji, a także sposobów komunikacji z nimi, uznając standardy istniejące w branży.
- 6.13 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, przez Umawiające się Państwa, dostępu do szybkiej i niezawodnej komunikacji naziemnej, łączącej miasto z portem lotniczym.
- 6.13.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się jak najwcześniejsze promowanie, przez Umawiające się Państwa, szerokiej konsultacji pomiędzy władzami portu

lotniczego i wszystkimi agencjami, a także przewoźnikami lotniczymi, korzystającymi z dostępu naziemnego do portu lotniczego, celem zwiększenia koordynacji w planowaniu dostępu naziemnego do portów lotniczych oraz do dostarczania informacji istotnych dla pasażerów. Zaleca się, aby Umawiające się Państwa promowały również dostarczanie pasażerom informacji na temat dostępnych usług i cen za dane usługi oraz o ułatwieniach w dystrybucji biletów komunikacji naziemnej, włącznie z metodami płatności.

- 6.14 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby międzynarodowe porty lotnicze posiadały dostęp do parkingów samochodowych dla potrzeb krótko i długoterminowego parkowania.

II. Przedsięwzięcia dotyczące parkowania i obsługi statku powietrznego

- 6.15 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie dostatecznych środków dla zapewnienia dogodnego parkowania oraz obsługi statków powietrznych wszystkich typów i rodzajów – regularnych, pozarokładowych oraz lotnictwa ogólnego – w celu przyspieszenia odprawy i operacji odbywających się na płycie postojowej, a także w celu zredukowania czasu postoju statku powietrznego na ziemi. Zaleca się w szczególności:
- podjęcie ustaleń w celu optymalnego przydziału miejsc parkowania statku powietrznego, jak najbliższej budynku terminalu, dla potrzeb szybkiego załadunku i rozładunku;
 - zapewnienie dostatecznych miejsc do parkowania, z dala od budynku terminalu, dla statku powietrznego podczas załadunku lub rozładunku, celem uniknięcia zakłóceń w przepływie ruchu na płycie postojowej, oraz podjęcie dostatecznych ustaleń celem ich optymalnego wykorzystania;
 - wyposażenie miejsc parkingowych w środki potrzebne dla szybkiego, dogodnego i bezpiecznego wykonania wszelkich operacji usługowych statku powietrznego, włączając w to wyposażenie dla bezpiecznego umocowywania statku powietrznego;
 - nadanie specjalnego znaczenia sposobom pomocy udzielanej statkom powietrznym podczas załadunku i rozładunku;
 - zapewnienie możliwości uzupełniania paliwa w statku powietrznym, w godzinach ustalonych przez władze publiczne;
 - zapewnienie komunikacji pomiędzy oddalonymi miejscami parkingowymi i budynkiem terminalu, w przypadku gdy wymaga tego odległość oraz bezpieczeństwo, jako wynik optymalnego korzystania z dostępnego obszaru parkingowego oraz
 - zapewnienie, w razie takiej potrzeby, miejsca parkingowego dla lotów międzynarodowych, w

którym można przeprowadzić kontrolę statku powietrznego, pasażerów, załogi oraz bagażu.

III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy

- 6.16 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie szybkiego i łatwego dostępu do terminalu pasażerom, załodze oraz ich bagażom, docierającym do portu lotniczego komunikacją naziemną.
- 6.17 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, przez Umawiające się Państwa, w sytuacjach uzasadnionych zwiększonym ruchem, aby linie lotnicze, porty lotnicze oraz ich agenci obsługi naziemnej przewidzieli, na terenie terminali odlotowych i tranzytowych, umieszczenie poczekalni dla matek z dziećmi, odpowiednio wyposażonych i wymiarowych, a także specjalne miejsca dla noworodków/małych dzieci z rodzicem(-ami) lub opiekunem(-ami). Pomieszczenia takie należy odpowiednio oznaczyć.
- 6.18 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie dostępu do łatwych i szybkich środków transportu pomiędzy budynkami terminalu, a także pomiędzy oddalonymi parkingami i budynkami terminalu lotniczego.
- 6.19 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby stanowiska odprawy bagażowej były ułożone jak najbliżej przystanków komunikacji naziemnej.
- 6.20 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa przeanalizowały możliwość wprowadzenia, przy jednoczesnym zachowaniu niezbędnych środków bezpieczeństwa i kontroli, dogodnych punktów odprawy bagażowej poza terenem portu lotniczego.
- 6.21 **Zalecana Metoda Postępowania** – Jako ułatwienie procedury odlotu statku powietrznego zaleca się, aby Umawiające się Państwa wykorzystywały podczas kontroli pasażerów, z konieczności zapewnienia ochrony lub, tam gdzie to stosowne, w celach kontroli antynarkotykowej, specjalistyczny sprzęt celem ograniczenia liczby osób wyznaczonych do rewizji za pomocą innych środków.

Uwaga 1. – Należy unikać stosowania metod radiologicznych do prześwietlania pasażerów.

Uwaga 2. – Podczas przeprowadzania rewizji osobistej należy zapewnić prywatność. W przypadku braku specjalnych pomieszczeń, należy użyć w tym celu przenośnych zasłon.

- 6.22 **Zalecana Metoda Postępowania** – W celu ułatwienia procedury odlotu statku powietrznego zaleca się, aby Umawiające się Państwa wykorzystywały, podczas kontroli bagażu pasażerów odlatujących z ich terytorium, lub, tam gdzie to stosowne, w celach kontroli antynarkotykowej, specjalistyczny sprzęt celem ograniczenia ilości bagażu przeznaczonego do rewizji za pomocą innych środków.

- 6.23 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadkach gdy przyspieszy to odprawę pasażerów, zaleca się stosowanie pojedynczej i ciągłej „metody potokowej” obsługi pasażerów, załogi oraz bagażu zamiast systemu grupowego.

- 6.24 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zwrócenie szczególnej uwagi na stosowanie urządzeń do sortowania, przewozu, identyfikowania oraz ładowania bagażu. Należy określić daleko idące postanowienia odnośnie:

- a) zmechanizowanych systemów do sortowania, przekazywania oraz ładowania dużych ilości bagażu w przeciągu minimalnego okresu czasu, zgodnego z natężeniem ruchu;
- b) stosowania unikalnego systemu identyfikacji bagażu, znanego pod nazwą System Tabliczek Rejestracyjnych, do identyfikowania, sortowania oraz śledzenia bagażu. System Tabliczek Rejestracyjnych, opracowany przez ACI/IATA, jest zdefiniowany w podręczniku zatytułowanym „Zbiór rezolucji Konferencji IATA dotyczącej usług pasażerskich”, Rezolucja 740, a także w odpowiednich Zalecanych Metodach Postępowania tego samego dokumentu. Pomysł obejmuje zakodowaną przywieszkę bagażową, zawierającą unikalny numer, odczytywalny automatycznie lub przesyłany elektronicznie pomiędzy liniami lotniczymi, portami lotniczymi, a także agentami obsługi. Umożliwia on danym stronom zapewnienie wyższej jakości sortowania i obsługi bagażu. Wnioski identyfikacji bagażu z właścicielem (zobacz Punkt 4.4.3 Załącznika 17) mogą również wykorzystywać te same elementy danych;
- c) miejsca, umożliwiającego przechowanie pojemników na bagaż i powtórnego rozmieszczenia ich zawartości oraz
- d) zmechanizowanych środków do obsługi i sortowania pustych pojemników na bagaż, zgodnie z nasileniem ruchu.

- 6.25 **Zalecana Metoda Postępowania** – Pomieszczenia, do których członkowie załogi muszą się udać w celach służbowych, winny być łatwo dostępne i, jeśli to możliwe, w bliskiej odległości od siebie.

IV. Pasażerowie, załoga i bagaż przybywający do portu lotniczego

- 6.26 Umawiające się Państwa podejmą ustalenia dotyczące dostatecznej liczby kanałów kontroli, tak aby odprawa przybywających pasażerów i załogi była przeprowadzana bez większych opóźnień. Należy udostępnić dodatkowy(-e) kanał(-y), przeznaczony(-e) do obsługi skomplikowanych przypadków, bez spowalniania głównego przepływu pasażerów.

- 6.27 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zwrócenie szczególnej uwagi na punkty występowania częstych opóźnień.

- 6.28 Podjęte zostaną niezbędne kroki w celu wyeliminowania opóźnień dotyczących pasażerów, poprzez zapewnienie terminowego dotarcia bagażu do miejsca jego odbioru.
- 6.28.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie ustaleń dotyczących szybkiego wylądowania bagażu, włącznie z bagażem umieszczonym w pojemniku, z pokładu statku powietrznego oraz niezwłoczne dostarczenie go do miejsca odbioru. Zaleca się użycie w tym celu, w sytuacjach uzasadnionych natężeniem ruchu, systemów mechanicznego rozładowywania oraz przewożenia bagażu, a także obecność, o każdej porze, dostatecznej ilości personelu obsługującego.
- 6.29 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie dostatecznej ilości miejsca w punkcie odbioru bagażu, pozwalającego na szybkie zidentyfikowanie oraz odbiór bagażu przez pasażera.
- 6.30 **Zalecana Metoda Postępowania** – Tam, gdzie ilość bagażu daje do tego podstawy, zaleca się stosowanie, w punkcie odbioru, zmechanizowanych systemów wydawania bagażu, przesuwających bagaż w kierunku pasażerów, ułatwiając tym samym jego odbiór.
- 6.30.1 Zarządzający międzynarodowymi portami lotniczymi zapewnią pasażerom pomoc w przenoszeniu bagażu z miejsca jego odbioru do punktów usytuowanych jak najbliżej środków komunikacji, odjeżdżających z portu lotniczego lub kursujących pomiędzy terminalami lotniskowymi.

V. Tranzyt i transfer pasażerów oraz załogi

- 6.31 **Zalecana Metoda Postępowania** - Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, tam gdzie to możliwe oraz przy zachowaniu niezbędnych środków ochrony, zezwalały pasażerom na pozostanie na pokładzie statku powietrznego oraz na wejście/zejście z pokładu podczas tankowania paliwa.
- 6.31.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – W szczególności zaleca się przystosowanie postanowień prawnych i technicznych, umożliwiających używanie teleskopowych korytarzy, prowadzących do i ze statku powietrznego, podczas tankowania paliwa.
- 6.32 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa zapewniły umieszczenie, na terenie portów lotniczych, w których wymaga tego nasilenie oraz rodzaj ruchu, pomieszczeń, w których pasażerowie oraz załoga, podróżujący tranzytem bezpośrednim, w tym samym statku powietrznym bądź przemieszczający się do innych lotów lub w innych wyjątkowych sytuacjach, mogą przebywać tymczasowo, bez podlegania formalnościom kontrolnym, z wyłączeniem środków ochrony lotnictwa.

Uwaga. – Celem tego postanowienia nie jest uniemożliwienie stosowania odpowiednich środków kontroli antynarkotykowej.

- 6.33 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się przewidzenie (zabezpieczenie) miejsca dla punktów obsługowych linii lotniczych w strefie tranzytowej, dla potrzeb obsługi pasażerów, przemieszczających się z jednego statku powietrznego na drugi, nie przechodzących przez punkty kontrolne odprawy.
- 6.34 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie ustaleń, dzięki którym członkowie załogi, podczas krótkiego tranzytu, mogą porozumiewać się z punktu usytuowanego w pobliżu miejsca załadunku statku powietrznego, znajdującego się na płycie postojowej lub w jej pobliżu, za pomocą telewizji lub telefonu, z różnymi agencjami rządowymi (np. ze służbą kontroli ruchu powietrznego, biurem MET), bez potrzeby stawiania się tam osobiście.

VI. Pozostałe ułatwienia i usługi stosowane w budynkach terminalu pasażerskiego

- 6.35 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby urządzenia używane do tranzytu pasażerów były skonstruowane w sposób wygodny dla pasażerów.
- 6.35.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie przechowalni bagażu, pozostawionego przez właścicieli w portach lotniczych w celu późniejszego odbioru.
- 6.35.2 Międzynarodowe porty lotnicze będą wyposażone w bezpieczne przechowalnie umożliwiające przechowanie bagażu nieodebranego, niezidentyfikowanego bądź zagubionego, do czasu uzyskania zgody na jego przekazanie, odebranie lub pozbycie się, zgodnie z przepisami rządowymi oraz procedurami obowiązującymi na terytorium danego Państwa. Personel linii lotniczych będzie miał dostęp do bagażu, przynajmniej w ciągu godzin funkcjonowania portu lotniczego.
- 6.36 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby w stosunku do osób niepodróżujących, wpuszczonych na teren budynków terminalu, podjęte zostały odpowiednie ustalenia, uniemożliwiające ich kolidowanie z przepływem ruchu przybywającego lub opuszczającego terminal.
- 6.36.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby zostały przewidziane miejsca dla biur turystycznych, w strefach publicznych lub niekontrolowanych strefach przylotu i/lub odlotu, w celu zminimalizowania zatłoczenia na terenie budynków terminalu portu lotniczego.
- 6.37 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadku gdy na terenie terminalu oferowana jest sprzedaż towarów wolnych od cła lub innych towarów tylko pasażerom opuszczającym terminal bądź pasażerom przybywającym i opuszczającym terminal, zaleca się podjęcie postanowień o dogodnej lokalizacji sklepów, zapewniającej łatwy dostęp, sprawną obsługę oraz dostateczną ilość miejsca dla klientów, w celu zapobiegnięcia zatłoczeniu oraz kolidowaniu z głównym ruchem przybywającym lub opuszczającym terminal.

VII. Obsługa ładunku i poczty oraz punkty odprawy celnej

- 6.38 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa podjęły ustalenia, umożliwiające wejście na pokład i odprawę towarowych statków powietrznych, włącznie z towarem, na terenie terminalu towarowego.
- 6.39 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie szybkiego i łatwego dostępu do terminali ładunkowych portu lotniczego, uwzględniając wymagania dotyczące przestrzeni na drogach dojazdowych, niezbędnej dla ponadwymiarowych samochodów ciężarowych, oraz odpowiedniej przestrzeni koniecznej do manewrowania naprzeciw terminalu.
- 6.40 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby każdy terminal ładunkowy wyposażony był w miejsca dostawy/odbioru, przystosowane do wysokości przyczep samochodów ciężarowych.
- 6.41 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, tam gdzie jest to uzasadnione, stosowanie zmechanizowanych i zautomatyzowanych urządzeń do ładowania i rozładowania, przewożenia oraz przechowywania ładunku.
- 6.42 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się udostępnienie dostatecznej przestrzeni, na terenie terminali towarowych, do składowania oraz obsługi ładunków lotniczych, włącznie z montażem i demontażem palet, oraz ładunków kontenerowych, umiejscowionych obok strefy odprawy celnej i łatwo dostępnych dla osób upoważnionych, a także pojazdów nadjeżdżających z płyty postojowej oraz z drogi bocznej. Ustalenia tego typu powinny uwzględniać ochronę lotnictwa oraz odpowiednie środki kontroli antynarkotykowej.
- 6.43 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie dostatecznej przestrzeni i pomieszczeń na terenie portów lotniczych oraz w miejscach poza nimi, dla potrzeb tymczasowego przechowywania pustych pojemników.
- 6.44 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się wyposażenie terminali towarowych w pomieszczenia przeznaczone do przechowywania ładunków specjalnych (np. zwłok ludzkich, towarów wysokiej wartości, łatwo psujących się, radioaktywnych, niebezpiecznych, czy też zwierząt). Pomieszczenia, w których ładunki zwykle, specjalne oraz poczta przechowywane są do czasu wysyłki drogą powietrzną, winny być przez cały czas zabezpieczone przed dostępem osób nieupoważnionych.
- 6.45 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, na terenie terminali towarowych, miejsc parkingowych, przeznaczonych do obsługi nieużywanego sprzętu i jego składowania w taki sposób, aby nie kolidował z przepływem ładunku przybywającego i opuszczającego terminal.
- 6.46 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadku gdy statki powietrzne o dużej pojemności, zawierające na swym pokładzie ładunki i pasażerów, umiejscowione są obok terminalu pasażerskiego, zaleca się zapewnienie wszystkich środków niezbędnych do szybkiego załadowania/rozładowania i przewożenia dużych ilości ładunku pomiędzy statkiem powietrznym i terminalem(ami) towarowym(i). W tym celu należy wyznaczyć trasy przepływu ładunku niekolidujące z trasami dla pasażerów i bagażu.
- 6.47 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, tam gdzie to niezbędne, środków bezpośredniego usuwania ładunków nieporęcznych bądź ciężkich, za pomocą zatwierdzonego transportu, z portu lotniczego do siedziby importera, agenta lub spedytora. Operację taką należy przeprowadzać za zgodą władz celnych i wykonywać zgodnie z przedstawionymi wraz z nią warunkami.
- 6.48 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, na terenie portu lotniczego, dogodnych i przestrzennych miejsc, w których pod nadzorem władz celnych ładunki transferowe można podzielić, posortować oraz poukładać w celu niezwłocznego lub późniejszego przekazania. Ustalenia tego typu powinny uwzględniać ochronę lotnictwa, a także odpowiednie środki kontroli antynarkotykowej.
- 6.49 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadku portów lotniczych o ograniczonej pojemności lub braku możliwości jej zwiększenia, zaleca się udostępnienie magazynów celnych, znajdujących się poza terenem portu lotniczego, a także zminimalizowanie procedur dotyczących przewożenia ładunków pomiędzy magazynami i portem lotniczym, celem przyspieszenia odprawy celnej oraz zmniejszenia zatorów w magazynach portów lotniczych.
- 6.50 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadkach uzasadnionych ilością poczty lotniczej oraz w sytuacjach, w których, zdaniem urzędników pocztowych, przyspieszy to dalsze przekazywanie poczty, zaleca się zapewnienie dostatecznych środków i miejsca, na terenie portów lotniczych, służącego do przetwarzania, sortowania oraz dalszego przekazywania poczty lotniczej. Ustalenia tego typu winny uwzględniać ochronę lotnictwa, a także odpowiednie środki kontroli antynarkotykowej.

C. Ułatwienia wymagane do wdrożenia środków ochrony zdrowia publicznego, naglej pomocy medycznej oraz kwarantanny zwierząt i roślin

- 6.51 Umawiające się Państwa, wspólnie z zarządzającymi portami lotniczymi, zapewnią środki ochrony zdrowia publicznego, obejmujące kwarantannę osób, zwierząt i roślin, na terenie portów lotniczych.
- 6.52 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, przez Umawiające się Państwa, w pobliżu lub na terenie większych portów lotniczych, pomieszczeń i służb do wykonywania szczepień lub

powtórnych szczepień, a także dostarczania stosownych certyfikatów.

- 6.53 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby porty lotnicze posiadały dostępne, dostateczne środki, służące do administrowania zdrowiem publicznym, kwarantanną zwierzęcą i roślinną, stosowane w przypadku statku powietrznego, załogi, pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz zaopatrzenia.
- 6.54 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie, przez Umawiające się Państwa, ustaleń, dzięki którym pasażerowie oraz załoga w transzycie mogą przebywać w pomieszczeniach wolnych od niebezpieczeństwa zarażenia się i od roznoszących choroby insektów. Zaleca się również zapewnienie, tam gdzie to konieczne, pomieszczeń przeznaczonych do transferu pasażerów oraz załogi, bez narażania ich zdrowia, na teren innego, pobliskiego portu lotniczego lub terminalu. Podobne przedsięwzięcia należy podjąć w przypadku zwierząt.
- 6.55 Umawiające się Państwa podejmą, wspólnie z zarządzającymi portami lotniczymi oraz przewoźnikami, kroki zapewniające, aby dostawa, przygotowanie, obchodzenie się, przechowywanie oraz serwowanie żywności i wody, przeznaczonych do konsumpcji na terenie portów lotniczych lub na pokładzie statku powietrznego, odbywała się przy zachowaniu higieny, zgodnie ze stosownymi przepisami, zaleceniami i standardami Światowej Organizacji Zdrowia oraz zaleceniami Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa.
- 6.56 Umawiające się Państwa wprowadzą, wspólnie z zarządzającymi portami lotniczymi i przewoźnikami, skuteczny system bezpiecznego usuwania odchodów, pozostałości, zużytej wody, żywności niewykorzystanej i nienadającej się do spożycia, lub innych artykułów niebezpiecznych dla ludzi, zwierząt lub roślin, zgodnie ze stosownymi przepisami i zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia oraz zaleceniami Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa.
- 6.57 **Zalecana Metoda Postępowania** - Na terenie międzynarodowych portów lotniczych będą utrzymywane pomieszczenia przeznaczone do pierwszej pomocy oraz zostaną poczynione odpowiednie ustalenia, pozwalające na szybkie kierowanie poważniejszych przypadków pod kompetentną opiekę medyczną.

D. Ułatwienia wymagane do kontroli celnej oraz operacji wykonywanych przez służby kontrolne w porcie lotniczym

- 6.58 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, na tyle na ile jest to możliwe, władzom odpowiedzialnym za kontrolę celną miejsca oraz wyposażenia na koszt państwa.
- 6.59 W przypadku gdy wyposażenie oraz miejsce omówione w punkcie 6.58 nie są zapewnione na koszt państwa, Umawiające się Państwa zapewnią je na warunkach nie gorszych niż te obowiązujące

pozostałych przewoźników transportowych, wjeżdżających na teren Państwa, wymagających miejsca oraz wyposażenia o porównywalnej skali.

- 6.60 Umawiające się Państwa zapewnią wystarczające i bezpłatne usługi ze strony władz publicznych w czasie godzin pracy, ustanowionych przez odpowiednie władze.

Uwaga. – W przypadkach uzasadnionych ruchem, rozmiarem dostępnego miejsca oraz wyposażeniem, Umawiające się Państwa mogą zapewnić kontrolę celną pasażerów oraz bagażu w więcej niż jednym miejscu.

- 6.60.1 Umawiające się Państwa zapewnią dostateczne usługi ze strony zainteresowanych władz publicznych, w sposób pozwalający na reagowanie na rzeczywiste potrzeby, a zatem na przepływ ruchu pasażerskiego w czasie godzin pracy, ustanowionych przez dane władze.

Uwaga 1. – Punkty 6.60 oraz 6.60.1 należy zastosować zgodnie z Artykułem 82 Międzynarodowych Przepisów Zdrowia (z 1969r.), Trzecim Wydaniem Krytycznym (z 1983r.), mówiącym o niepobieraniu opłat przez administrację służby zdrowia za przeprowadzenie badania uwzględnionego w Międzynarodowych Przepisach Zdrowia (IHR) lub za szczepienie osoby na miejscu przybycia, wraz z jego poświadczeniem. Przepisy IHR nie zezwalają na egzekwowanie lub otrzymywanie opłaty za badanie medyczne przeprowadzone o którejkolwiek porze w ciągu doby. Artykuł 24 zaleca niezwłoczne rozpoczęcie i przeprowadzenie badań medycznych bez żadnych opóźnień.

Uwaga 2. – Zgodnie z Załącznikiem 15 zatytułowanym „Służby Informacji Lotniczej”, Państwa zobowiązane są do publikowania typów i godzin usług związanych z odprawą (celną, imigracyjną, zdrowia) na terenie własnych portów lotniczych.

- 6.61 Umawiające się Państwa zapewnią, aby usługi świadczone przez dane władze przewoźnikom lotniczym poza godzinami pracy, obejmującymi okresy znacznych obciążeń pracą na terenie portów lotniczych, o których mowa w punktach 6.60 i 6.60.1, były świadczone na warunkach nie mniej korzystnych, niż te obowiązujące dla pozostałych środków transportu, wjeżdżających na teren danego Państwa.

- 6.62 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie ustaleń, przez Umawiające się Państwa, na mocy których jedno Państwo zezwoli innemu Państwu na skontrolowanie na jego terytorium, przez odpowiednie władze publiczne, wyznaczone do kontroli statku powietrznego, pasażerów, załogi, bagażu, ładunku oraz dokumentacji, dla potrzeb odprawy celnej, imigracji, zdrowia publicznego, a także kwarantanny zwierząt i roślin, przed odlotem do drugiego, zainteresowanego Państwa, w przypadkach gdy działanie takie ułatwi odprawę celną i paszportową przy wjeździe do tego Państwa. Alternatywnie, Umawiające się Państwa mogą, na mocy podpisanej umowy, wprowadzić metody elektronicznej odprawy wstępnej, odnośnie jakiegokolwiek z wyżej wymienionych funkcji, w celu ułatwienia odprawy celnej i paszportowej w chwili przybycia do drugiego Państwa.

E. Punkty wymiany walut

- 6.63 Umawiające się Państwa podejmą ustalenia zobowiązujące do prezentowania, na terenie własnych portów lotniczych, przepisów dotyczących wymiany walut innych Państw w porównaniu z walutą krajową.
- 6.64 Umawiające się Państwa, prowadzące kontrolę wymiany walut w odniesieniu do walut innych Państw, podejmą ustalenia dotyczące:
- opublikowania bieżących, legalnych kursów wymiany dla każdej z walut;
 - wyświetlania lub udostępniania w inny sposób kursów najistotniejszych dla poszczególnych międzynarodowych portów lotniczych.
- 6.65 Umawiające się Państwa, nieprowadzące kontroli wymiany walut w odniesieniu do niektórych bądź wszystkich walut innych Państw, podejmą ustalenia o przedstawieniu stosownej informacji na ten temat na terenie własnych portów lotniczych.
- 6.66 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku walut innych Państw, wobec których zainteresowane Umawiające się Państwo nie ustaliło żadnych kursów wymiany zaleca się, aby dane Państwo podjęło ustalenia umożliwiające udostępnianie informacji o powszechnych kursach rynkowych na terenie własnych portów lotniczych.*
- 6.67 Umawiające się Państwa zapewnią pasażerom, w odpowiednich sytuacjach, dostateczne udogodnienia na terenie portów lotniczych, dotyczące legalnej wymiany walut innych Państw poprzez agencje rządowe lub upoważnią do tego celu agencje prywatne. Udogodnienia te należy udostępnić zarówno pasażerom odlatującym jak i przylatującym.

Uwaga. – Podczas realizacji tego postanowienia, Umawiające się Państwa uwzględnią możliwość zastosowania

całodobowych bankomatów, umożliwiających odlatującym pasażerom nabycie obcej waluty.

- 6.68 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa ograniczające wwóz lub wywóz waluty obcych Państw, uwzględniły wydawanie osobom podróżującym certyfikatów, zawierających sumy walut będących w ich posiadaniu w chwili przybycia do danego Państwa oraz zezwoliły takim pasażerom na wywóz tychże walut, po okazaniu certyfikatu, przed opuszczeniem danego Państwa. Zapis w paszporcie lub innym oficjalnym dokumencie podróży może posłużyć temu samemu celowi.*
- 6.69 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa zakazujące lub ograniczające sumę własnej waluty wwożonej na ich terytorium, zapewniły stosowne udogodnienia, umożliwiające obcokrajowcom zdeponowanie zadeklarowanej sumy danej waluty, przekraczającej sumę dozwoloną przez obowiązujące przepisy, na terenie portu lotniczego przy wjeździe, oraz na jej odebranie przy wyjeździe, w tym samym miejscu lub w innym miejscu, wyznaczonym do tego celu przez zainteresowane władze publiczne.*

F. Pasażerowie niezdyscyplinowani

- 6.70 **Zalecana Metoda Postępowania** – Umawiające się Państwa powinny podjąć odpowiednie kroki w celu zwiększenia świadomości pasażerów na temat niedopuszczalności i konsekwencji niezdyscyplinowanego lub zakłócającego porządek zachowania w budynkach służących komunikacji lotniczej oraz na pokładzie statku powietrznego.
- 6.71 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Umawiające się Państwa powinny wymagać szkolenia członków załóg i innych pracowników, pozostających w kontakcie z pasażerami, z zakresu zauważania, zapobiegania i radzenia sobie ze zirytowanymi lub zakłócającymi porządek pasażerami oraz rozpoznawania potencjalnie eskalujących sytuacji i powiązanych z tym zdarzeń.*

ROZDZIAŁ 7. LĄDOWANIE W MIEJSCACH INNYCH NIŻ MIĘDZYNARODOWE PORTY LOTNICZE

A. Postanowienia ogólne

- 7.1 Zainteresowane władze wszystkich Umawiających się Państw podejmą kroki w celu udzielenia wszelkiej możliwej pomocy statkowi powietrznemu, który, z powodów niezależnych od jego dowódcy, nie wylądował na terenie jednego z portów lotniczych danego Państwa, a także ograniczą z tego powodu wszelkie formalności i procedury do minimum.
- 7.2 Dowódca statku powietrznego lub kolejny ranga członek załogi powiadomi o lądowaniu zainteresowane władze publiczne w stopniu, w jakim jest to możliwe.

B. Krótki postój

- 7.3 Jeśli jest oczywiste, że statek powietrzny może wznowić swój lot w przeciągu stosownie krótkiego okresu czasu od momentu przybycia, zastosowane zostaną następujące procedury:
- 7.3.1 Środki kontroli ograniczone będą jedynie do tych zapewniających odlot statku powietrznego z tym samym ładunkiem, który znajdował się na jego pokładzie w chwili przylotu. W przypadku gdy z przyczyn operacyjnych lub innych dalsze przewożenie ładunku lub jego części jest niemożliwe, władze publiczne przyspieszą wypełnianie formalności związanych z odprawą oraz będą współpracowały celem szybkiego transportu danego ładunku do jego miejsca przeznaczenia.
- 7.3.2 W przypadku gdy zajdzie taka potrzeba, władze publiczne wyznaczą stosowny obszar, pozostający pod ich nadzorem, do którego pasażerowie wraz z załogą będą mogli przemieszczać się podczas postoju.
- 7.3.3 Dowódca statku powietrznego nie będzie musiał zwracać się z prośbą o pozwolenie na start do więcej niż jednej agencji rządowej (innej niż odpowiedzialna za udzielenie zgody służb ruchu lotniczego).

C. Brak możliwości wznowienia lotu

- 7.4 W przypadku gdy opóźnienie statku powietrznego jest oczywiste lub kontynuowanie lotu jest niemożliwe, zrealizowane zostaną następujące postanowienia:
- 7.4.1 Podczas oczekiwania przez dowódcę statku powietrznego na instrukcje od zainteresowanych władz publicznych lub, gdy ani on ani załoga nie mogą nawiązać z tymi władzami kontaktu, dowódca będzie miał prawo do zastosowania środków nadzwyczajnych, które uważa za niezbędne dla zdrowia oraz bezpieczeństwa pasażerów i załogi, a także dla zminimalizowania strat i szkali zniszczenia statku powietrznego oraz jego ładunku.
- 7.4.2 Pasażerowie oraz załoga będą mogli uzyskać odpowiednie zakwaterowanie, w oczekiwaniu na

spełnienie niezbędnych formalności, w przypadku gdy nie mogą one być spełnione niezwłocznie.

- 7.4.3 W przypadku gdy ładunek, zaopatrzenie oraz bagaż nietowarzyszący należy, z przyczyn bezpieczeństwa, usunąć ze statku powietrznego, będzie on przechowywany w najbliższym miejscu i pozostawiony tam do czasu spełnienia niezbędnych formalności.
- 7.4.4 Poczta będzie przechowana w sposób, w jaki wymagają tego obowiązujące akty prawne Powszechnego Związku Poczтового.

ROZDZIAŁ 8. INNE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE ULATWIEŃ

A. Zobowiązania oraz wyłączenie od rekwizycji lub konfiskaty

- 8.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadku gdy Umawiające się Państwo wymaga od przewoźnika lotniczego umowy, zobowiązującej do pokrycia własnych należności, wynikających z ustaw o odprawie celnej, imigracji, zdrowiu publicznym oraz kwarantannie zwierząt i roślin, lub temu podobnych aktów prawnych danego państwa, zaleca się zezwolenie przez dane Państwo, tam gdzie to możliwe, na używanie jednej, wyczerpującej umowy.*
- 8.2 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Zaleca się aby statek powietrzny, wyposażenie naziemne i sprzęt przeznaczony do ochrony, części zamiennie oraz materiały techniczne linii lotniczych, zlokalizowanych w Umawiającym się Państwie (innym niż Umawiające się Państwo, w którym dana linia powstała), przeznaczone do użytku w operacjach międzynarodowych usług lotniczych na rzecz danego Umawiającego się Państwa, zostały wyłączone od prawa tego państwa upoważniającego do zarekwirowania lub konfiskaty statku powietrznego, wyposażenia, części lub materiałów użytku publicznego, bez uwłaszczania prawa do konfiskaty za złamanie przepisów zainteresowanego Umawiającego się Państwa.*

B. Ułatwienia w poszukiwaniu, ratowaniu, dochodzeniu powypadkowym i ocalaniu mienia.

- 8.3 Zgodnie z warunkami nałożonymi przez Załącznik 12, zatytułowany *Poszukiwanie i Ratownictwo*, a także przez Załącznik 13, zatytułowany *Badanie Wypadków Statków Powietrznych i Dochodzenie Powypadkowe*, Umawiające się Państwa podejmą kroki, zapewniające terminowy wjazd na ich teren, na okres tymczasowy, personelu niezbędnego do prowadzenia akcji poszukiwawczej, ratowniczej, dochodzenia powypadkowego, naprawy lub ocalenia mienia, w związku z zagubionym lub uszkodzonym statkiem powietrznym.
- 8.3.1 Podczas przygotowywania terminowego wjazdu personelu, do którego odnosi się punkt 8.3, Państwa nie będą wymagały innych dokumentów podróży niż paszport, w przypadku gdy dokument taki jest niezbędny (porównaj z pkt. 3.4).
- 8.3.2 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W przypadkach gdy Umawiające się Państwo wymaga wiz wjazdowych od personelu, o którym mowa w punkcie 8.3, zaleca się, aby, tam gdzie to potrzebne oraz w wyjątkowych przypadkach, Państwo wydało takie wizy w chwili wjazdu lub ułatwiło w inny sposób wjazd personelu, gdy posiada on nakaz wykonania misji od kompetentnych władz ich Państwa (porównaj z pkt. 3.38).*

8.3.3 **Zalecana Metoda Postępowania** - *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa dostatecznie poinformowały swoje władze o postanowieniach Załączników 13 i 9, odnoszących się do ułatwień w dochodzeniach prowadzonych w sprawach wypadków i incydentów z udziałem statku powietrznego. W związku z tym zaleca się, aby Państwa uznały potrzebę terminowego dotarcia zainteresowanych oficerów śledczych na miejsce wypadku lub incydentu oraz, jeśli istnieje taka potrzeba, udzielenia im pomocy.*

8.4 Umawiające się Państwa ułatwią tymczasowy wjazd na ich terytorium wszelkich statków powietrznych, narzędzi, części zamiennych, a także wyposażenia, wymaganego przy poszukiwaniu, ratowaniu, dochodzeniu powypadkowym, naprawie oraz ocalaniu uszkodzonego statku powietrznego innego Państwa. Tymczasowy przywóz wszystkich wyżej wymienionych pozycji zwolniony będzie od opłat celnych, a także innych podatków lub płatności, oraz nie będzie podlegał przepisom w jakimkolwiek stopniu ograniczającym import towarów.

Uwaga. – Należy rozumieć, że postanowienie to nie uniemożliwia stosowania środków ochrony zdrowia publicznego oraz kwarantanny zwierząt i roślin, jeśli takowe są wymagane.

8.5 Wszystkie Umawiające się Państwa ułatwią usunięcie ze swojego terytorium uszkodzonego, a także pomocniczego statku powietrznego, wraz z narzędziami, częściami zamiennymi i wyposażeniem, sprowadzonym na potrzeby poszukiwania, ratowania, dochodzenia powypadkowego, naprawy oraz ocalania.

8.6 Uszkodzony statek powietrzny lub jego części oraz znajdujące się w nim inne zaopatrzenie lub ładunek, a także jakikolwiek inny statek powietrzny, narzędzia, części zamiennie oraz wyposażenie, sprowadzone do tymczasowego użytku na potrzeby poszukiwania, ratowania, dochodzenia powypadkowego, naprawy lub ocalania, nieusunięte z terytorium danego Umawiającego się Państwa w okresie czasu wyznaczonego przez to Państwo, będą podlegać wymogom prawa obowiązującego na terenie zainteresowanego Państwa.

8.7 W przypadku gdy w związku z dochodzeniem, prowadzonym w sprawie wypadku statku powietrznego, niezbędne jest przesłanie jednej lub kilku części uszkodzonego statku powietrznego do innego Umawiającego się Państwa w celu badań technicznych lub testów, wszystkie zainteresowane Umawiające się Państwa zapewnią terminowe przesłanie danej lub danych części. Zainteresowane Umawiające się Państwa postąpią tak samo w przypadku zwrotu danej lub danych części Państwu wszczynającemu dochodzenie powypadkowe, na życzenie tego drugiego, w celu zakończenia dochodzenia.

C. Loty humanitarne, wykonywane po wystąpieniu klęsk żywiołowych lub spowodowanych przez człowieka katastrof, zagrażających ludzkiemu zdrowiu lub środowisku, oraz w podobnych sytuacjach kryzysowych, wymagających pomocy Organizacji Narodów Zjednoczonych (ONZ)

8.8 Umawiające się Państwa ułatwią przylot, wylot oraz tranzyt, przez ich terytorium, statków powietrznych, uczestniczących w lotach humanitarnych, wykonywanych przez lub w imieniu organizacji międzynarodowych, uznawanych przez ONZ, bądź wykonywanych przez lub w imieniu samych Państw, a także podejmą wszelkie możliwe kroki w celu zapewnienia im bezpiecznego działania. Loty humanitarne są lotami podejmowanymi w odpowiedzi na sytuacje kryzysowe, spowodowane przez naturę lub człowieka, poważnie zagrażające zdrowiu ludzkiemu lub środowisku, a także na podobne sytuacje kryzysowe, wymagające pomocy ONZ. Loty będą rozpoczęte niezwłocznie po otrzymaniu zgody od Państwa otrzymującego pomoc.

Uwaga 1. – Według własnego Międzynarodowo Uzgodnionego Słownika Podstawowych Wyrażeń, Wydział Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Humanitarnych, za sytuację kryzysową uważa „nagle i z reguły nieprzewidziane zdarzenie, wzywające do podjęcia natychmiastowych środków w celu zminimalizowania jego niekorzystnych konsekwencji”, za katastrofę zaś - „poważne zakłócenie w funkcjonowaniu społeczności, powodujące poważne straty w ludziach, materiałach, a także środowisku, wykraczające poza umiejętność radzenia sobie z nimi zaatakowanej społeczności przy pomocy środków własnych”.

Uwaga 2. – Należy poświęcić uwagę Załącznikowi 11, zatytułowanemu Służby Ruchu Lotniczego, Podręcznik dotyczący środków bezpieczeństwa dotyczących działań wojskowych potencjalnie niebezpiecznych dla operacji cywilnego statku powietrznego (Dok 9554), oraz Podręcznik dotyczący przechwytywania cywilnego statku powietrznego (Dok 9433), pod względem stosowania środków zapewniających bezpieczne przeprowadzanie lotów humanitarnych.

8.9 Umawiające się Państwa zapewnią terminową odprawę personelu i artykułów przylatujących lotami humanitarnymi, do których odnosi się punkt 8.8.

D. Skażenia morskie i operacje ratunkowe

8.10 W przypadkach sytuacji kryzysowych Umawiające się Państwa ułatwią przylot, tranzyt oraz wylot statku powietrznego, uczestniczącego w neutralizacji lub zapobieganiu skażeniom morskim lub innych operacjach, niezbędnych dla zapewnienia bezpieczeństwa morskiego, bezpieczeństwa populacji lub zabezpieczenia środowiska morskiego.

8.11 W przypadkach sytuacji kryzysowych Umawiające się Państwa ułatwią, w jak największym stopniu, przylot,

tranzyt i odlot osób, ładunku, materiału oraz wyposażenia, wymaganego do przeciwdziałania skażeniu morskemu oraz do operacji opisanych w punkcie 8.10.

E. Wdrażanie międzynarodowych przepisów zdrowia oraz innych stosownych regulacji prawnych

8.12 Umawiające się Państwa będą postępować zgodnie ze stosownymi przepisami *Międzynarodowych Przepisów Zdrowia (2005)* Światowej Organizacji Zdrowia.

8.13 Umawiające się Państwa podejmą wszelkie możliwe środki, wymuszające używanie, przez osoby dokonujące szczepień, formularzy modelowych Międzynarodowych Świadczeń Szczepień lub Profilaktyki, zgodnie z Artykułem 36 i Załącznikiem 6 Międzynarodowych Przepisów Zdrowia (2005r.) celem zagwarantowania, że wszędzie będą honorowane w sposób jednolity.

8.14 Wszystkie Umawiające się Państwa podejmą ustalenia, umożliwiające zainteresowanym liniom lotniczym oraz agencjom udostępnienie pasażerom, wystarczająco wcześniej przed odlotem, informacji na temat wymogów, dotyczących szczepień w krajach docelowych, oraz formularz modelowy Międzynarodowego Świadczenia Szczepień lub Profilaktyki, zgodny z Artykułem 36 i Załącznikiem 6 Międzynarodowych Przepisów Zdrowia (2005r.).

8.15 Dowódca statku powietrznego zapewni, że informacja o podejrzeniu wykrycia choroby zakaźnej zostanie przekazana bezzwłocznie do organu zarządzania ruchem lotniczym, w celu ułatwienia przybycia specjalnego personelu medycznego oraz dostarczenia sprzętu, niezbędnego do zarządzania ryzykiem dla zdrowia publicznego w momencie przylotu.

Uwaga 1. – Podejrzenie wykrycia choroby zakaźnej może wystąpić i wymagać dalszej oceny, jeśli osoba ma gorączkę (temperatura 38°C/100°F lub więcej), czemu towarzyszą określone oznaki lub symptomy: np. nieustępująca biegunka, nieustępujące wymioty, wysypka na skórze, zasinienia lub krwawienie bez uprzednich skaleczeń lub powikłania tych ostatnich.

Uwaga 2. – W przypadku wykrycia choroby zakaźnej na pokładzie statku powietrznego, jego dowódca może mieć potrzebę postępowania zgodnie z protokołami i/lub procedurami jego linii lotniczej, w nawiązaniu do wymagań prawnych z zakresu ochrony zdrowia państwa wylotu i/lub docelowego. Te ostatnie będą do odnalezienia w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) danego Państwa.

8.16.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – *W sytuacji gdy zidentyfikowano zagrożenie dla zdrowia publicznego i władze publiczne, odpowiedzialne za zdrowie publiczne Umawiającego się Państwa, wymagają informacji dotyczących planu podróży pasażerów i/lub załogi lub informacji kontaktowych dla celów wyśledzenia osób, które mogą być narażone na zetknięcie się z chorobą zakaźną, Umawiające się Państwo powinno zaakceptować „Kartę służącą lokalizowaniu podróżnych dla celów zdrowotnych”,*

dostarczoną w załączniku 13, jako jedyny dokument dla tego celu.

Uwaga. - Zalecane jest, aby Państwa zapewniły, że będą dostępne odpowiednie zapasy „Kart służących lokalizowaniu podróży dla celów zdrowotnych”, przygotowanych do użycia w międzynarodowych portach lotniczych oraz do dystrybucji przewoźnikom lotniczym dla wypełnienia przez pasażerów i załogę.

F. Krajowy plan postępowania w lotnictwie cywilnym na wypadek wybuchu epidemii choroby zakaźnej

8.16 Umawiające się Państwo ustanowi krajowy plan postępowania w lotnictwie cywilnym, przygotowujący na wypadek wybuchu epidemii choroby zakaźnej o znaczeniu międzynarodowym.

Uwaga. - Wskazówki odnośnie opracowania krajowego planu postępowania w lotnictwie cywilnym można znaleźć na stronie internetowej ICAO, w zakładce poświęconej Medycynie Lotniczej.

G. Ustalenie krajowych programów ułatwień

8.17 Wszystkie Umawiające się Państwa ustalą program ułatwień krajowego transportu lotniczego w oparciu o wymogi ułatwień Konwencji oraz Załącznika 9 ICAO.

8.18 Wszystkie Umawiające się Państwa zapewnią, aby przedmiotem ich programu ułatwień transportu lotniczego było przyjęcie wszelkich możliwych środków w celu ułatwienia ruchu statków powietrznych, załóg, pasażerów, ładunku, poczty oraz zaopatrzenia, poprzez usunięcie niepotrzebnych przeszkód oraz opóźnień.

8.18.1 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby w trakcie ustalania programu ułatwień krajowego transportu lotniczego Państwa używały porad wyszczególnionych w Załączniku 11.

8.19 Każde Umawiające się Państwo stworzy Komitet ds. Ułatwień w Krajowym Transporcie Lotniczym oraz Komitety ds. Ułatwień na Terenie Portów Lotniczych lub podobne organy, w celach koordynowania działań, dotyczących ułatwień pomiędzy poszczególnymi wydziałami, agencjami oraz innymi organizacjami Państwa zainteresowanego lub odpowiedzialnego za różne aspekty międzynarodowego ruchu cywilnego, a także za porty lotnicze i przewoźników lotniczych.

8.20 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie przez Umawiające się Państwa prób ustanowienia bliskiej, przystosowanej do okoliczności, koordynacji pomiędzy ochroną lotnictwa i programami ułatwień. Z tego powodu zaleca się, aby niektórzy członkowie Komitetów ds. Ułatwień byli również członkami Komitetów ds. Ochrony.

8.21 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby podczas tworzenia oraz działania Komitetów ds.

Ułatwień w Krajowym Transporcie Lotniczym, a także Komitetów ds. Ułatwień na Terenie Portów Lotniczych, Państwa używały porad wyszczególnionych w Załączniku 12.

H. Ułatwienia w transporcie pasażerów wymagających szczególnej pomocy

I. Postanowienia ogólne

8.22 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się udzielanie, podczas podróży, specjalnej pomocy osobom niepełnosprawnym, zapewniając im korzystanie z usług dostępnych dla ogółu pasażerów. Pomoc ta powinna obejmować oferowanie w mediach informacji oraz kierunków działań, zrozumiałych dla podróżujących z trudnościami poznawczymi oraz zaburzeniami działania poszczególnych zmysłów.

8.23 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się współpracę Umawiających się Państw zmierzającą do zagwarantowania osobom niepełnosprawnym dostępu do wszystkich „elementów składowych podróży”, przez cały okres jej trwania.

8.24 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa podjęły wraz z liniami lotniczymi, portami lotniczymi oraz agentami obsługi naziemnej, niezbędne kroki w celu ustalenia jednolitych, minimalnych standardów dostępu do usług transportowych dla osób niepełnosprawnych, od chwili przybycia do portu lotniczego, z którego ma nastąpić lot, do momentu opuszczenia docelowego portu lotniczego.

8.25 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa podjęły, wraz z liniami lotniczymi, portami lotniczymi, agentami obsługi naziemnej oraz agencjami turystycznymi, kroki niezbędne do zapewnienia osobom niepełnosprawnym potrzebnych im informacji, a także, aby podjęły działania niezbędne do zapewnienia liniom lotniczym, portom lotniczym, agentom obsługi naziemnej oraz agencjom turystycznym warunków, w których będą one w stanie udzielić takim pasażerom niezbędnej pomocy podczas podróży, w zależności od ich potrzeb.

8.26 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby Umawiające się Państwa podjęły wszelkie niezbędne kroki w celu nawiązania współpracy z przewoźnikami lotniczymi, portami lotniczymi oraz agentami obsługi naziemnej, w celu zorganizowania i koordynacji programów szkoleniowych dla personelu przeznaczonego do pomocy osobom niepełnosprawnym.

II. Dostęp do portów lotniczych

8.27 Umawiające się Państwa podejmą niezbędne przedsięwzięcia, mające na celu dostosowanie wyposażenia oraz usług na terenie portów lotniczych do potrzeb osób niepełnosprawnych.

8.28 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie, przez Umawiające się Państwa, dostępu do systemów podnoszących lub jakichkolwiek innych

urządzeń, ułatwiających osobom starszym oraz niepełnosprawnym przemieszczanie się pomiędzy statkiem powietrznym i portem lotniczym w czasie przylotu i odlotu, w miejscach niewyposażonych w system ruchomych korytarzy.

- 8.29 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się podjęcie środków umożliwiających informowanie o lotach osób niesłyszących oraz niewidomych.
- 8.30 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się, aby miejsca zarezerwowane do wysadzania oraz odbierania osób niepełnosprawnych na terenie budynku terminalu były usytuowane jak najbliżej głównych wejść. Drogi dostępu powinny być wolne od przeszkód celem umożliwienia przemieszczenia się do różnych miejsc portu lotniczego.
- 8.31 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadkach ograniczonego dostępu do usług publicznych, zaleca się podjęcie wszelkich starań, zapewniających dostęp do przystępnych cenowo usług transportowych, poprzez przystosowanie bieżących oraz planowanych systemów transportu publicznego lub poprzez zapewnienie usług transportowych dla osób z ograniczoną swobodą poruszania się.
- 8.32 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się zapewnienie stosownych miejsc parkingowych dla osób z ograniczoną swobodą poruszania się, a także podjęcie odpowiednich środków, ułatwiających im poruszanie się pomiędzy miejscami parkingowymi i budynkami terminalu.
- 8.33 **Zalecana Metoda Postępowania** – Tam gdzie jest to możliwe i niezbędne, zaleca się autoryzację bezpośredniego transferu pasażerów, zwłaszcza starszych oraz niepełnosprawnych, z pokładu jednego statku powietrznego na drugi, w przypadkach gdy jest to gwarantowane przez terminy lotów łączonych lub inne okoliczności.

III. Dostęp do usług lotniczych

- 8.34 Podjęte zostaną niezbędne kroki, zapewniające osobom niepełnosprawnym dostateczny dostęp do usług lotniczych.
- 8.35 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się wprowadzenie przez Umawiające się Państwa postanowień, na mocy których nowo wcielony do służby lub wyremontowany statek powietrzny będzie musiał spełniać minimalne, jednolite standardy dostępu pod względem wyposażenia na pokładzie, obejmującego podłokietniki, wózki inwalidzkie, toalety, a także odpowiednie oświetlenie i oznakowanie.
- 8.36 **Zalecana Metoda Postępowania** – Zaleca się bezpłatny przewóz wózków inwalidzkich, aparatów specjalnego przeznaczenia oraz sprzętu wymaganego przez osoby niepełnosprawne w kabinie, w której, zdaniem linii lotniczych, pozwala na to miejsce oraz wymogi bezpieczeństwa, lub przeznaczonej do przewożenia bagażu priorytetowego. Zaleca się także bezpłatny przewóz w kabinie zwierząt-przewodników,

towarzyszących osobom niepełnosprawnym, zgodnie ze stosownymi przepisami krajowymi lub przepisami danych linii lotniczych.

- 8.37 **Zalecana Metoda Postępowania** – Generalnie zaleca się zezwalanie osobom niepełnosprawnym na ustalenie, czy wymagają one osoby towarzyszącej, a także na podróżowanie bez pozwolenia lekarskiego. Zaleca się jednakże obowiązkowe zawiadomienie w przypadkach, gdy wymagana jest pomoc lub konieczność podnoszenia. Linie lotnicze mogą wymagać uzyskania pozwolenia lekarskiego od pasażerów niepełnosprawnych w przypadkach, gdy oczywistym jest, że nie może być zagwarantowane bezpieczeństwo i dobro tych osób lub innych pasażerów. Zaleca się ponadto, aby linie lotnicze wymagały obecności osoby towarzyszącej jedynie w przypadkach, gdy oczywistym jest, że osoba niepełnosprawna nie jest samowystarczalna, przez co nie może być zagwarantowane bezpieczeństwo i dobro tej osoby lub innego pasażera.
- 8.38 **Zalecana Metoda Postępowania** – W przypadku gdy wymagana jest obecność osoby towarzyszącej, zaleca się aby Umawiające się Państwa zachęciły linie lotnicze do zaoferowania zniżki w przewozie danej osobie towarzyszącej.

I. Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach lotniczych i ich rodzinom

- 8.39 Państwo, na którego terytorium wydarzył się wypadek lotniczy, oraz państwa z nim sąsiadujące podejmą ustalenia celem ułatwienia tymczasowego wjazdu na ich terytoria członkom ofiar wypadku lotniczego.
- 8.40 Państwo, na którego terytorium wydarzył się wypadek lotniczy, oraz państwa z nim sąsiadujące podejmą także ustalenia celem ułatwienia tymczasowego wjazdu na ich terytoria autoryzowanych przedstawicieli przewoźnika lotniczego, który uczestniczył w wypadku lub partnerów sojuszu przewoźnika, celem umożliwienia pomocy osobom ocalonym i członkom ich rodzin, członkom rodzin ofiar wypadku i odpowiednim władzom zaangażowanych państw.

Uwaga. - Sojusze code-share i inne podobne porozumienia czasami wymagają, aby partnerzy z tego samego sojuszu lotniczego działali jako „pierwsza odpowiedź” w imieniu przewoźnika lotniczego, którego statek powietrzny uległ wypadkowi, w przypadku gdy partner z sojuszu może dotrzeć na miejsce wypadku szybciej niż przewoźnik..

- 8.41 **Zalecana Metoda Postępowania** – *Podczas aranżowania wjazdu osób wymienionych w pkt. 8.39, Państwo, na którego terytorium wydarzył się wypadek i państwa z nim sąsiadujące nie powinny wymagać innych dokumentów podróży niż paszport lub awaryjny dokument podróży, wydany specjalnie dla tych osób celem umożliwienia im podróży do tych państw. W przypadkach gdy Państwo, na którego terytorium wydarzył się wypadek lub państwa z nim sąsiadujące wymagają wiz wjazdowych dla osób wymienionych w pkt. 8.39 i 8.40, powinny one przyspieszyć wydanie tych wiz.*
- 8.42 Umawiające się Państwa podejmą ustalenia celem wydania awaryjnych dokumentów podróży, jeśli są one wymagane, dla swoich obywateli, którzy ocalili z wypadku lotniczego.
- 8.43 Umawiające się Państwa rozszerzą konieczną pomoc, taką jak aranżowanie transportu i odprawę celną, podczas odsyłania szczątków ludzkich do kraju pochodzenia, na żądanie członków rodzin ofiar wypadku lub przewoźnika lotniczego, którego statek powietrzny uległ wypadkowi.