Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania

Załącznik 9

do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Ułatwienia

Niniejsze wydanie zastępuje z dniem 11 lipca 2025 r. wszystkie wcześniejsze wydania Załącznika 9.

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

Wydanie siedemnaste
Marzec 2025 r.

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)

Wydane zmiany ogłaszane są w Suplementach do Katalogu do Publikacji ICAO; Katalog oraz jego Suplementy dostępne są na stronie internetowej ICAO www.icao.int. Poniżej znajduje się miejsce przeznaczone do prowadzenia zapisów dotyczących zmian.

ZMIANY I SPROSTOWANIA

ZMIANY			
Nr	Data wejścia w życie	Wprowadzono dnia	Wprowadzono przez
1-30	Zawarte w tym wydaniu		

SPROSTOWANIA			
Nr	Data wydania	Wprowadzono dnia	Wprowadzono przez

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA **(**ix)

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE I ZASADY OGÓLNE **1-1**
A. Definicje 1-1
B. Zasady ogólne 1-6

ROZDZIAŁ 2. PRZYLOT I ODLOT STATKU POWIETRZNEGO **2-1**
A. Postanowienia ogólne 2-1
B. Dokumentacja – wymogi i użytkowanie 2-1
C. Korekta dokumentacji 2-2
D. Dezynsekcja statku powietrznego 2-2
E. Dezynfekcja statku powietrznego 2-3
F. Przygotowania dotyczące międzynarodowego lotnictwa ogólnego oraz innych lotów pozarozkładowych 2-4
I. Postanowienia ogólne 2-4
II. Wcześniejsze pozwolenia 2-4
III. Zawiadomienie o przylocie z wyprzedzeniem 2-5
IV. Odprawa i pobyt statku powietrznego 2-5

ROZDZIAŁ 3. PRZYLOT I ODLOT OSÓB ORAZ ICH BAGAŻU **3-1**
A. Postanowienia ogólne 3-1
B. Dokumenty wymagane do podróży 3-1
C. Bezpieczeństwo dokumentów podróży 3-1
D. Dokumenty podróży 3-2
E. Wizy wyjazdowe 3-3
F. Wizy wjazdowe i powtórnego wjazdu 3-4
G. Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu 3-4
H. Kontrola dokumentów podróży 3-4
I. Procedury odlotowe 3-5
J. Procedury i odpowiedzialności związane z przylotem 3-6
K. Procedury i wymogi tranzytowe 3-7
L. Postępowanie z bagażem oddzielonym od jego właściciela 3-7
M. Identyfikacja i prawo wjazdu załogi oraz innego personelu przewoźnika lotniczego 3-7
N. Inspektorzy lotnictwa cywilnego 3-8
O. Pomoc w nagłych przypadkach/wizy wjazdowe w przypadku zaistnienia siły wyższej 3-9
P. Małoletni 3-9

ROZDZIAŁ 4. ODLOT I PRZYLOT ŁADUNKU ORAZ INNYCH ARTYKUŁÓW **4-1**
A. Postanowienia ogólne 4-1
B. Informacje wymagane przez władze publiczne 4-1
C. Wydawanie i odprawianie ładunku eksportowego i importowego 4-2
D. Części zamienne, wyposażenie, zaopatrzenie oraz inne materiały importowane lub eksportowane przez przewoźników lotniczych w związku z usługami międzynarodowymi 4-4
E. Pojemniki i palety 4-5
F. Dokumenty i procedury pocztowe 4-6
G. Materiały radioaktywne 4-6

ROZDZIAŁ 5. OSOBY OBJĘTE ZAKAZEM WJAZDU ORAZ DEPORTOWANI **5-1**
A. Postanowienia ogólne 5-1
B. Osoby objęte zakazem wjazdu 5-1
C. Osoby deportowane 5-3
D. Zaopatrzenie w zastępczy dokument podróży 5-4

ROZDZIAŁ 6. MIĘDZYNARODOWE PORTY LOTNICZE – UŁATWIENIA I OBSŁUGA RUCHU PASAŻERSKIEGO **6-1**
A. Postanowienia ogólne 6-1

B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego 6-2
I. Postanowienia ogólne 6-2
II. Przedsięwzięcia dotyczące parkowania i obsługi statku powietrznego 6-2
III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy 6-2
IV. Pasażerowie, załoga i bagaż przylatujący do portu lotniczego 6-3
V. Tranzyt i transfer pasażerów oraz załogi 6-3
VI. Pozostałe ułatwienia i usługi stosowane w budynkach terminali pasażerskich 6-3
VII. Obsługa ładunku i poczty oraz punkty odprawy celnej 6-4

C. Ułatwienia wymagane do kontroli celnej oraz operacji wykonywanych przez służby kontrolne w porcie lotniczym 6-4
D. Pasażerowie niezdyscyplinowani 6-5
E. Udogodnienia dla pasażerów 6-5

ROZDZIAŁ 7. LĄDOWANIE W MIEJSCACH INNYCH NIŻ MIĘDZYNARODOWE PORTY LOTNICZE 7-1
A. Postanowienia ogólne 7-1
B. Krótki postój 7-1
C. Brak możliwości wznowienia lotu 7-1

ROZDZIAŁ 8. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE UŁATWIEŃ 8-1
A. Zobowiązania oraz wyłączenie od rekwizycji lub konfiskaty 8-1
B. Ułatwienia w poszukiwaniu, ratowaniu, dochodzeniu powypadkowym i ocalaniu mienia 8-1
C. Loty humanitarne i loty repatriacyjne 8-2
D. Skażenia morskie i operacje ratunkowe 8-2
E. Ustalenie krajowych programów ułatwień 8-3
F. Ułatwienia w transporcie pasażerów z niepełnosprawnościami 8-3
I. Postanowienia ogólne 8-3
II. Dostęp do portów lotniczych 8-4
III Dostęp do usług lotniczych 8-4
G. Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach lotniczych i ich rodzinom 8-5
H. Handel ludźmi 8-6
I. Handel zwierzętami 8-6

ROZDZIAŁ 9. SYSTEMY WYMIANY DANYCH O PASAŻERACH 9-1
A. Postanowienia ogólne 9-1
B. Dane pasażerów przekazywane z wyprzedzeniem (API) 9-1
C. Elektroniczne systemy podróży (ETS) 9-3
D. Dane dotyczące przelotu pasażera (PNR) 9-4

ROZDZIAŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE ZDROWIA 10-1
A. Międzynarodowe przepisy zdrowia i związane z nimi działania 10-1
B. Kontrola dokumentacji dotyczącej zdrowia 10-2
C. Zapobieganie chorobom zakaźnym i łagodzenie ich skutków 10-3
D. Ułatwienia wymagane do wdrożenia środków ochrony zdrowia publicznego, nagłej pomocy medycznej oraz kwarantanny zwierząt i roślin 10-5

ZAŁĄCZNIK 1. Deklaracja Ogólna APP 1-1
ZAŁĄCZNIK 2. Lista Pasażerów APP 2-1
ZAŁĄCZNIK 3. Wykaz Ładunków APP 3-1
ZAŁĄCZNIK 4. Zaświadczenie o dezynsekcji o przedłużonym działaniu APP 4-1
ZAŁĄCZNIK 5. Karta Wejścia na pokład/Opuszczenia pokładu APP 5-1
ZAŁĄCZNIK 6. Zalecenie Rady Współpracy Celnej* APP 6-1
ZAŁĄCZNIK 7. Certyfikat Członka Załogi (CMC) APP 7-1
ZAŁĄCZNIK 8. Certyfikat Inspektora Lotnictwa Cywilnego APP 8-1

ZAŁĄCZNIK 9. Proponowany wzór dokumentu dotyczącego zawrócenia osoby uznanej za niepożądaną **APP 9-1**
1. Zaświadczenie wystawiane w miejsce zgubionych lub zniszczonych dokumentów podróży APP 9-1
2. List dotyczący sfałszowanych/podrobionych dokumentów podróży lub autentycznych dokumentów przedstawianych do kontroli przez oszustów APP 9-2

ZAŁĄCZNIK 10. Wzór standardowego dokumentu handlowego, wg zaleceń ONZ **APP 10-1**

ZAŁĄCZNIK 11. Wzór Programu Ułatwień w porcie lotniczym **APP 11-1**
1. Cel programu ułatwień w porcie lotniczym APP 11-1
2. Zakres programu ułatwień w porcie lotniczym APP 11-1
3. Organizacja i zarządzanie APP 11-1

ZAŁĄCZNIK 12. Model Krajowego Programu Ułatwień Lotnictwa Cywilnego **APP 12-1**
1. Cel Krajowego Programu Ułatwień APP 12-1
2. Zakres Krajowego Programu Ułatwień APP 12-1
3. Organizacja i zarządzanie APP 12-1
4. Ustanowienie Krajowego Programu Ułatwień APP 12-1

ZAŁĄCZNIK 13. Formularz Lokalizacji Pasażera dla Celów Zdrowotnych **APP 13-1**

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Normy i zalecane metody postępowania dotyczące Ułatwień zostały po raz pierwszy przyjęte przez Radę 25 marca 1949 r., w wyniku postanowień Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944 r.), i określone jako Załącznik 9 Konwencji pod tytułem „Normy i zalecane metody postępowania – Ułatwienia". Zostały one wprowadzone w życie z dniem 1 września 1949 r. Normy i zalecane metody postępowania oparte były na zaleceniach pierwszej i drugiej sesji Wydziału Ułatwień, które odbyły się w Montrealu, w lutym 1946 r. oraz w Genewie, w czerwcu 1948 r. Zostały one poszerzone i w sposób obszerny poprawione w wyniku kolejnych sesji Wydziału, tj. sesji trzeciej, która odbyła się w Buenos Aires w grudniu 1951 r., sesji czwartej - w Manili w październiku 1955 r., sesji piątej - w Rzymie w grudniu 1959 r., sesji szóstej - w Meksyku, na przełomie marca-kwietnia 1963 r., sesji siódmej - w Montrealu w maju 1968 r., sesji angielskiej, zorganizowanej w Dubrowniku w marcu 1973 r., sesji dziewiątej - w Montrealu, na przełomie kwietnia-maja 1979 r., sesji dziesiątej, zorganizowanej w Montrealu we wrześniu 1988 r. i sesji jedenastej, zorganizowanej w Montrealu w kwietniu 1995 r. oraz trzeciego spotkania Panelu Ułatwień, który miał miejsce w lutym 2001 r. w Montrealu. W wyniku zaleceń, zgłoszonych przez Wydział i Panel Ułatwień celem naniesienia zmian do Załącznika 9, oraz działań Rady w tym zakresie, wydanie drugie Załącznika 9 weszło w życie z dniem 1 marca 1953 r., wydanie trzecie - 1 listopada 1956 r., wydanie czwarte - 1 listopada 1960 r., wydanie piąte - 1 kwietnia 1964 r., wydanie szóste - 1 kwietnia 1969 r., wydanie siódme - 15 kwietnia 1974 r., wydanie ósme - 15 lipca 1980 r., wydanie dziewiąte - 15 listopada 1990 r., wydanie dziesiąte - 30 kwietnia 1997 r., wydanie jedenaste - 15 lipca 2002 r., wydanie dwunaste - 11 lipca 2005 r., wydanie trzynaste - 18 lipca 2011 r., wydanie czternaste - 25 października 2015 r, wydanie piętnaste - 23 października 2017 r. oraz wydanie szesnaste - 18 lipca 2022 r.

Wydanie siedemnaste. Niniejsze wydanie zawiera między innymi postanowienia wynikające z Trzynastego Posiedzenia Panelu Ułatwień (FALP/13), który odbył się w Montrealu w Kanadzie w 2024 roku, dotyczącego kwestii związanych z wjazdem i wyjazdem osób oraz ich bagażu, obiektów i usług lotnisk międzynarodowych dla ruchu pasażerskiego, danych z rejestru Passenger Name Record (PNR), Advance Passenger Information (API), handlu ludźmi oraz przepisów związanych ze zdrowiem. Siedemnasta edycja Załącznika 9 weszła w życie 10 marca 2025 roku i obowiązuje od 11 lipca 2025 roku.

Normy 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 normy, 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 norm i zalecanych metod postępowania 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 pomiędzy 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 postępowania, które mogą być ustalane lub zalecane na podstawie Konwencji". [*]

Oprócz norm 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 zmian do postanowień Załącznika.

---

[*] 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 w przewozie ładunku.

Zastosowanie

Zgodnie z treścią Rozdziału 1, Punkt B, normy 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 wspominania o innych.

Normy 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 złagodzą obowiązujące wymogi poniżej poziomu maksymalnego, ustalonego w normach i zalecanych metodach postępowania.
W przypadku zaistnienia postanowienia „pozytywnego", zakłada się, że Państwa zapewnią poziom wyższy od poziomu minimalnego, ustalonego w normach i zalecanych metodach postępowania.

Działanie Umawiających się Państw

Powiadomienie o rozbieżnościach. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na nałożony na nie przez Artykuł 38 Konwencji, obowiązek informowania Organizacji ICAO o jakichkolwiek rozbieżnościach pomiędzy ich krajowymi regulacjami prawnymi i postępowaniem a normami międzynarodowymi zawartymi w niniejszym Załączniku oraz o jakichkolwiek zmianach do nich wprowadzanych. Zaleca się, aby Umawiające się Państwa zawierały w takich powiadomieniach wszelkie rozbieżności z zalecanymi metodami postępowania zawartymi w niniejszym Załączniku oraz z dokonanymi w nich zmianami. 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 zmiany 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 normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO z wykorzystaniem Lotniczej Służby Informacyjnej, jako dodatkowego obowiązku, nałożonego na te Państwa na podstawie Artykułu 38 Konwencji.

Rozpowszechnianie informacji. Zaleca się, aby informacje dotyczące wprowadzenia i wycofania zmian dokonanych w ułatwieniach, usługach i procedurach mających wpływ na wykonywane operacje statku powietrznego w zgodności z normami 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 – Doc 8126), a zwłaszcza aby zapewniły ich zgodność z nowymi wymogami dotyczącymi przedstawienia i zawartości informacji określonych w Wydaniu Czternastym Załącznika 15.

Wykorzystanie tekstu Załącznika w krajowych regulacjach prawnych. Dnia 13 kwietnia 1948 r. Rada przyjęła rezolucję zwracającą uwagę Umawiających się Państw na potrzebę stosowania w 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 umożliwiać 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) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniami Konwencji. Zostały one zdefiniowane w następujący sposób:

Norma: 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 (*l*) 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 (*l*) 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 norm i zalecanych metod postępowania przyjętych przez Radę.

c) *Definicje terminów użyte w normach 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 każdej normy 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 z normami i zalecanymi metodami postępowania:

a) *Przedmowy,* składające się z materiału historycznego i wyjaśnień opartych na działaniu Rady, zawierające wyjaśnienie obowiązków Państw w odniesieniu do zastosowania norm i zalecanych metod postępowania 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 norm i zalecanych metod postępowania o których mowa, niebędące jednak częścią norm czy zalecanych metod postępowania.

d) *Załączniki,* składające się na materiał uzupełniający norm i zalecanych metod 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: **Normy** 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.

Tabela A. Zmiany do Załącznika 9

Zmiana	Źródła	Zagadnienia	Przyjęcie Wejście w życie Obowiązywanie
Wydanie 1	Pierwsza i druga sesja Wydziału Ułatwień (FAL/1, FAL/2), odpowiednio 1946 i 1948 r.		25 marca 1949 r. 1 września 1949 r. 1 marca 1950 r.
1 (Wydanie 2)	Trzecia sesja Wydziału Ułatwień (FAL/3), 1951 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: standaryzacji procedur FAL dla nierozkładowych statków powietrznych; utrzymania międzynarodowych procedur FAL w przypadku kilku lądowań w jednym państwie; określenia języka używanego w dokumentach statku powietrznego; zmiany części Deklaracji Ogólnej dotyczącej zdrowia; standaryzacji wiz wjazdowych dla osób czasowo przebywających na terytorium danego państwa; zmiany Międzynarodowej Deklaracji Bagażu Pasażerskiego; ustanowienia procedur postępowania z bagażem bez pasażera i przewozu części do statków powietrznych; oraz udoskonalenia ustaleń dotyczących bezpośredniego ruchu tranzytowego i zgłaszania przez pasażerów walut obcych.	7 listopada 1952 r. 1 marca 1953 r. 1 lipca 1953 r.
2 (Wydanie 3)	Czwarta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/4), 1955 r.	Zmiana ta obejmowała nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: uproszczenia Karty wejścia na pokład/opuszczenia pokładu; Listy Pasażerów; uproszczenia formalności paszportowych i wizowych dla turystów; uproszczenia procedur odprawy ładunków; preferencyjnego traktowania poczty lotniczej; uproszczenia istniejących wymogów dla samolotów nierozkładowych; Kongresu Brukselskiego UPU (1952); Międzynarodowych Przepisów Sanitarnych; oraz rozszerzenia przywilejów dla pasażerów w tranzycie bezpośrednim.	17-maja1956 r. 1 listopada 1956 r. 1 marca 1957 r.
3 (Wydanie 4)	Piata sesja Wydziału Ułatwień (FAL/5), 1959 r.	W zmianie tej uwzględniono nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: uproszczenia Deklaracji Ogólnej samolotu; zniesienia wiz dla turystów i innych osób czasowo przebywających na terytorium danego państwa; odprawy bagażu przychodzącego i ładunku; zniesienia pisemnej deklaracji bagażowej i kontroli bagażu wychodzącego; zniesienia zaświadczeń o odprawie celnej; zniesienia formalności i opłat	22 czerwca 1960 r. 1 listopada I960 r. 1 marca 1961 r.

		konsularnych; dalszych ułatwień dla ruchu przechodzącego przez terytorium danego państwa; oraz ustaleń mających na celu przyspieszenie obsługi i odprawy statków powietrznych i ruchu w portach lotniczych.	
4 (Wydanie 5)	Szósta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/6), 1963 r.	Zmiana ta zawierała nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: zmniejszenia liczby i ilości pieczęci w dokumentach statku powietrznego; uproszczenia Listy Załogi oraz Karty wejścia na pokład/opuszczenia pokładu; stosowania standardowych wag bagażu; rewizji procedur dezynsekcji statków powietrznych; dalszych ułatwień dla operatorów nieregularnych; zniesienia wymogu okazania bagażu wychodzącego; zniesienia wymogów dokumentacyjnych przy odprawie ładunków wychodzących; uzgodnień dotyczących załadunku ładunku do czasu odlotu; czasowego przywozu kontenerów lotniczych; oraz ułatwień dla pasażerów, którzy zamierzają pozostać w danym państwie krócej niż 24 godziny.	20 listopada 1963 r. 1 kwietnia 1964 r. 1 lipca 1964 r.
5	Trzecia sesja Wydziału AIG	W zmianie tej uwzględniono nowe/zmienione przepisy dotyczące wypadków lotniczych, możliwości czasowego wjazdu wykwalifikowanego personelu z innych państw oraz ułatwień w przemieszczaniu części uszkodzonego statku powietrznego do celów technicznych.	17 listopada 1965 r. 1 marca 1966 r. 1 lipca 1966 r.
6 (Wydanie 6)	Siódma sesja Wydziału Ułatwień (FAL/7), 1968 r.	Zmiana ta zawierała nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: Deklaracji Ogólnej; zmniejszenia wymogów dokumentacyjnych przy odprawie samolotów; uproszczeń w wydawaniu paszportów i wiz wjazdowych dla osób odwiedzających czasowo; stosowania technik elektronicznego przetwarzania danych przy odprawie ładunków, uproszczonych procedur uzyskiwania i odnawiania licencji przywozowo-wywozowych; ustaleń dotyczących szybkiego zwolnienia ładunków przylatujących; jednoczesnej odprawy ładunków przez różne agencje odprawy; uproszczonych procedur odprawy kontenerów; transportu naziemnego na lotniskach; ustaleń dotyczących parkingów na lotniskach; urządzeń do odprawy bagażu; oraz odpowiednich urządzeń do szybkiego wysiadania pasażerów przylatujących.	16 grudnia 1968 r. 15 kwietnia 1969 r. 15 lipca 1969 r.
7	Komitet i Rada ds. Transportu Lotniczego, zgodnie z rezolucją	Do zmiany tej włączono przepisy dotyczące ochrony, odnoszące się do noszenia broni przez osoby na pokładzie samolotu oraz segregacji i	16 grudnia 1970 r. 15 kwietnia 1971 r. 15 lipca 1971 r.

	Zgromadzenia A17-10	ochrony samolotów, które mogą być zaatakowane.	
8 (Wydanie 7)	Ósma sesja Wydziału Ułatwień (FAL/8), 1973 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące m.in. wprowadzenia dwukanałowych systemów odprawy bagażowej w portach lotniczych, ograniczenia wymogów dokumentacyjnych dla pasażerów odlatujących, technik elektronicznego przetwarzania danych w obsłudze i odprawie ładunków, większych ułatwień w odprawie ładunków, obsługi magazynowej i obsługi naziemnej w portach lotniczych, usług obsługi naziemnej, systemów informacji powietrznej w portach lotniczych, zmechanizowanych systemów wydawania bagażu, ułatwień w lotach pomocowych oraz środków zapobiegających bezprawnej ingerencji w międzynarodowym lotnictwie cywilnym.	7 grudnia 1973 r. 15 kwietnia 1974 r. 15 lipca 1974 r.
9	Komitet i Rada ds. Transportu Lotniczego, na wniosek z dwudziestej pierwszej sesji Zgromadzenia	W ramach tej zmiany wprowadzono zmiany dotyczące obowiązków zarówno portów lotniczych, jak i operatorów statków powietrznych w zakresie usług obsługi naziemnej.	12 listopada 1975 r. 30 kwietnia 1976 r. 30 lipca 1976 r.
10	Komitet i Rada ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji, zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A2I-23	W zmianie tej uwzględniono zmienione przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji oraz nieuprawnionym wprowadzeniem na pokład samolotu broni, materiałów wybuchowych lub urządzeń zapalających służących do kamuflażu.	31 marca 1976 r. 15 września 1976 r. 15 grudnia 1976 r.
11	Komitet ds. Aktów Bezprawnej Ingerencji, 1977 r.	Zmiana ta dotyczyła przeniesienia przepisów dotyczących bezpieczeństwa z załącznika 9 do załącznika 17.	15 grudnia 1977 r. 15 kwietnia 1978 r. 10 sierpnia 1978 r.
12 (Wydanie 8)	Dziewiąta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/9), 1979 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: Manifestu Pasażerskiego, Deklaracji Ogólnej i Manifestu Ładunkowego; sprawnej odprawy pasażerów przez kontrole w portach lotniczych; ustaleń dotyczących szybkiego przywracania właścicielowi niewłaściwie użytkowanego bagażu; technik elektronicznego przetwarzania danych w obsłudze i odprawie ładunków; dostosowania dokumentów odprawy ładunków do klucza układu dokumentów handlowych ONZ; skrócenia czasu przebywania ładunków w portach lotniczych; koordynacji rozkładów lotów w portach lotniczych; standardowych znaków i układu informacji o lotach; szybkiego dostarczania bagażu i pomocy przybywającym pasażerom w	19 marca 1980 r. 15 lipca 1980 r. 15 października 1980 r.

		przenoszeniu bagażu; godzin pracy władz publicznych w portach lotniczych; oraz wdrażania Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych i związanych z nimi przepisów.	
13	Dziewiąta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/9), 1979 r.	Zmiana ta objęła przepisy dotyczące ustanowienia krajowych programów ułatwień oraz krajowych i lotniskowych komitetów ds. ułatwień.	1 marca 1982 r. 15 lipca 1982 r. 15 października 1982 r.
14 (Wydanie 9)	Dziesiąta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/10), 1988 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: harmonizacji przepisów załącznika 9 dotyczących ochrony lotnictwa z przepisami załącznika 17; kontroli środków odurzających w portach lotniczych; dostępności transportu lotniczego dla osób starszych i niepełnosprawnych; pasażerów z nieodpowiednią dokumentacją; ułatwień dla przesyłek kurierskich i ekspresowych; oraz elektronicznego przetwarzania procedur odprawy.	4 grudnia 1989 r. 30 lipca 1990 r. 15 listopada 1990 r.
15	Komitet i Rada ds. Transportu Lotniczego, zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A29-14	Zmiana ta objęła przepisy dotyczące lotów ratunkowych w sytuacjach kryzysowych.	5 marca 1993 r. 26 lipca 1993 r. 11 listopada 1993 r.
16 (Wydanie 10)	Jedenasta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/11), 1995 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące m.in. procesów związanych z ładunkami i pasażerami, stosowania elektronicznej wymiany danych i nowych technologii, współpracy między przemysłem a rządem w zakresie egzekwowania prawa oraz strategii społeczności lotniczej w zakresie rozwiązywania problemów będących przedmiotem szczególnego zainteresowania publicznego.	20 listopada 1996 r. 30 kwietnia 1997 r. 31 sierpnia 1997 r.
17	Pierwsze spotkanie panelu ds. ułatwień (FALP/1), 1997 r.	W zmianie tej uwzględniono nowe/zmienione postanowienia dotyczące między innymi przepisów odnoszących się do opieki nad pasażerami i załogą oraz ich bagażem.	8 grudnia 1998 r. 30 kwietnia 1999 r. 4 listopada 1999 r.
18 (Wydanie 11)	Drugie i trzecie spotkanie panelu ds. ułatwień (FALP/2, 1999 r. i (FALP/3), 2001 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: dokumentów podróży; przepisów dotyczących wylotu i wjazdu; dokumentacji samolotu; rozbiórki samolotu; lotów nieregularnych; wwozu i wywozu ładunku i innych artykułów; oraz kontroli pasażerów i ładunku w tranzycie.	1 marca 2002 r. 15 lipca 2002 r. 28 listopada 2002 r.
19 (Wydanie 12)	Dwunasta sesja Wydziału Ułatwień (FAL/12), 2004 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: dokumentów podróży odczytywanych maszynowo (MRTD), zastosowania technologii biometrycznych w dokumentach podróży; oszustw	7 marca 2005 r. 11 lipca 2005 r. 24 listopada 2005 r.

		związanych z dokumentami tacel i nielegalnej imigracji; Zaawansowanych Informacji o Pasażerach (API); międzynarodowych kwestii i przepisów zdrowotnych; oraz pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom.	
20	Komitet i Rada ds. Transportu Lotniczego, zgodnie z rezolucją Zgromadzenia A35-12	W zmianie tej uwzględniono nowe/zmienione przepisy dotyczące ochrony zdrowia pasażerów i załóg oraz zapobiegania rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych w międzynarodowym transporcie lotniczym.	20 listopada 2006 r. 15 marca 2007 r. 15 lipca 2007 r.
21	Piąte spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/5), 2008 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące m.in. urządzeń i usług dla ruchu w międzynarodowych portach lotniczych, systemów zaawansowanej informacji pasażerskiej (API) oraz transportu materiałów radioaktywnych drogą lotniczą.	9 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 19 listopada 2009 r.
22 (Wydanie 13)	Szóste spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/6), 2010 r.	Zmiana ta objęła nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: dalszego wzmocnienia SARPs w celu przeciwdziałania międzynarodowym epidemiom chorób zakaźnych; systemów zaawansowanej informacji pasażerskiej (API); oraz środków pomocy podróżnym, których loty zostały zakłócone w wyniku działania siły wyższej;	7 marca 2011 r. 18 lipca 2011 r. 17 listopada 2011 r.
23	Komitet ds. Transportu Lotniczego, 2012 r.	W zmianie tej uwzględniono poprawiony dodatek do formularza lokalizacji pasażera służby zdrowia publicznego.	18 czerwca 2012 r. 29 października 2012 r. 28 lutego 2013 r.
24	Siódme spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/7), 2012 r.	W zmianie tej uwzględniono nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: ułatwień w przewozie osób niepełnosprawnych; wydawania i kontroli dokumentów podróży; wykorzystania systemów danych pasażera przekazywanych z wyprzedzeniem (API) i danych dotyczących przelotu pasażera (PNR); oraz procedur związanych z wydalaniem osób niedopuszczonych i deportowanych.	20 listopada 2013 r. 29 marca 2014 r. 29 lipca 2014 r.
25 (Wydanie 14)	Ósme spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/8), 2014 r.	W zmianie tej uwzględniono nowe/zmienione postanowienia dotyczące między innymi: pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom, Katalogu Kluczy Publicznych ICAO (PKD), dokumentów podróży odczytywanych maszynowo (MRTD), ułatwień w przewozie ładunków oraz bazy danych skradzionych i zagubionych dokumentów podróży (SLTD) INTERPOLU.	12 czerwca 2015 r. 25 października 2015 r. 25 lutego 2016 r.
26 (Wydanie 15)	Dziewiąte spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/9), 2016 r.	Zmiana ta obejmuje nowe/zmienione przepisy dotyczące m.in: Dokumenty podróży odczytywane maszynowo	16 czerwca 2017 r. 23 października 2017 r. 23 lutego 2018 r.

		(MRTD); przewóz nieletnich drogą lotniczą; manifest pasażerski; systemy automatycznej kontroli granicznej (ABC) oraz systemy wymiany danych o pasażerach.	
27	Dziesiąte spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/10), 2018 r.	Zmiana zawiera nowe/zmienione przepisy dotyczące między innymi: kart identyfikacyjnych załogi; przewozu nieletnich drogą lotniczą; handlu ludźmi; oraz systemów wymiany danych o pasażerach.	24 maja 2019 r. 21 października 2019 r. 21 lutego 2020 r.
28	Jedenaste spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/11), 2020 r.	Zmiana ta obejmuje nowe/zmienione przepisy dotyczące m.in: Dane dotyczące przelotu pasażera (PNR); katalog kluczy publicznych ICAO (PKD) oraz pasażerowie niezdyscyplinowani.	23 czerwca 2020 r. 30 października 2020 r. 28 lutego 2021 r.
29 (Wydanie 16)	Dwunaste spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/12), 2021 r.	Ta zmiana wprowadza nowe/zaktualizowane przepisy związane między innymi z: zagrożeniami zdrowia publicznego; dokumentami dotyczącymi bezpieczeństwa podróży i dokumentacji dotyczącej zdrowia; lotami humanitarnymi oraz lotami repatriacyjnymi; ułatwieniami transportu lotniczego dla osób z niepełnosprawnościami; pomocą ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom; handlem ludźmi; oraz danymi z dotyczącymi przelotu pasażera (PNR).	9 marca 2022 r. 18 lipca 2022 r. 18 listopada 2022 r.
30 (Wydanie 17)	Trzynaste spotkanie Panelu ds. Ułatwień (FALP/13), 2024 r.	Ta zmiana wprowadza nowe/zaktualizowane przepisy związane między innymi z: definicjami i zasadami ogólnymi; przylotem i odlotem samolotów; wjazdem oraz wyjazdem osób i ich bagażu; obiektami oraz usługami obsługi ruchu pasażerskiego na lotniskach międzynarodowych; przepisami ułatwień obejmującymi konkretne tematy; danymi dotyczącymi przelotu pasażera (PNR); danymi pasażera przekazywanymi z wyprzedzeniem (API); handlem ludźmi; oraz przepisami dotyczącymi zdrowia.	5 listopada 2024 r. 10 marca 2025 r. 11 lipca 2025 r.

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE I ZASADY OGÓLNE

A. Definicje

W przypadku użycia poniższych wyrażeń w normach i zalecanych metodach postępowania dotyczących Ułatwień, mają one następujące znaczenie dla celów niniejszego Załącznika:

Osoba towarzysząca (Accompanying person). Osoba dorosła podróżująca z osoba małoletnią. Osoba ta niekoniecznie musi być rodzicem lub opiekunem prawnym małoletniego.

Uwaga. – Należy zauważyć, że definicja ta może wymagać stosowania z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z krajowych przepisów dotyczących kontroli granicznej.

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

Automatyczna Kontrola Graniczna (ABC). Zautomatyzowany system uwierzytelniający elektroniczny dokument podróży czytany maszynowo lub token, stwierdzający, że pasażer jest prawowitym posiadaczem dokumentu lub tokena, sprawdza zapisy kontroli granicznej, a następnie określa uprawnienia do przekroczenia granicy zgodnie z wcześniej zdefiniowanymi zasadami.

System zaawansowanej informacji o pasażerach (API) (Advance Passenger Information (API) System). System komunikacji elektronicznej, za pomocą którego wymagane elementy danych każdego pasażera i/lub członka załogi są zbierane przez operatorów statków powietrznych i przekazywane do organów kontroli granicznej dla celów przetwarzania przed odlotem lub przylotem oraz udostępniane na linii kontroli granicznej na lotnisku, na którym dokonywana jest ta kontrola.

Interaktywny API (iAPI) jest to system komunikacji elektronicznej, który podczas odprawy biletowo-bagażowej przekazuje organom kontroli granicznej w rzeczywistym czasie trwania tej odprawy zebrane przez przewoźnika lotniczego elementy danych API, a następnie zwraca przewoźnikowi lotniczemu informację o każdym pasażerze.

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

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

Dokumenty przewoźników lotniczych (Aircraft operator's documents). 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.

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

Inspektor lotnictwa cywilnego (Civil aviation inspektor). Inspektor lotnictwa cywilnego oznacza osobę wyznaczoną przez Umawiające się Państwo, której zadaniem jest przeprowadzanie inspekcji obszarów związanych z bezpieczeństwem, ochroną lub innymi aspektami związanymi z operacjami transportu lotniczego, zgodnie z instrukcjami odpowiedniej władzy.

Uwaga. – Przykłady inspektorów lotnictwa cywilnego obejmują inspektorów odpowiedzialnych za zdatność do lotu, operacje lotnicze i inne aspekty związane z bezpieczeństwem oraz ochroną transportu lotniczego.

Agent autoryzowany (Authorized agent). 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.

Upoważniony Przedsiębiorca (Authorized Economic Operator). *AEO to strona uczestnicząca w międzynarodowym przepływie towarów, wykonująca dowolną funkcję, która została zatwierdzona przez lub w imieniu krajowego organu celnego jako spełniająca wymogi WCO lub równoważne standardy bezpiecznego łańcucha dostaw. AEO może obejmować*

producentów, importerów, eksporterów, maklerów, przewoźników, konsolidatorów, pośredników, porty, lotniska, użytkowników terminali, zintegrowanych przewoźników lotniczych, magazyny, dystrybutorów i spedytorów.

Uwaga. – Definicja jest zgodna z tą, którą można znaleźć w dokumencie Światowej Organizacji Celnej 'SAFE Framework of Standards to secure and facilitate global trade' (Ramy Norm na rzecz zabezpieczenia i ułatwienia handlu światowego SAFE).

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

Ochrona integralności granic (Border security). Egzekwowanie przez Państwo swoich ustaw i/lub rozporządzeń, dotyczących ruchu towarów i/lub osób poprzez jego granice.

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

Odprawa towarów (Clearance of goods). Dopełnienie formalności celnych zezwalających na import do kraju, eksport lub poddanie towaru kolejnej procedurze celnej.

Rozpoczęcie podróży (Commencement of journey). 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 (Commissary supplies). Artykuły jednorazowego bądź wielokrotnego użytku, używane przez przewoźnika lotniczego głównie do świadczenia usług z zakresu zaopatrzenia pokładowego i wygody pasażerów podczas lotów.

Monitorowanie kontaktów (Contact tracing). Monitorowanie kontaktów to praktyka polegająca na identyfikowaniu, powiadamianiu i monitorowaniu osób, które mogły mieć bliski kontakt z osobą mającą potwierdzony lub prawdopodobny przypadek choroby zakaźnej, lub które były narażone na kontakt z taką osobą i prawdopodobnie przez nią zakażone, w celu kontrolowania rozprzestrzeniania się zakażenia. Tożsamość osoby zakażonej lub potencjalnie zakażonej nie jest omawiana z osobami kontaktowymi, nawet jeśli osoby te o to poproszą.

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

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

Działania szkodliwe (Deleterious effects). Działania, które mogą stwarzać zagrożenie dla zdrowia pasażerów, personelu, żywego ładunku lub konstrukcji statku powietrznego.

Nakaz deportacji (Deportation order). Pisemny nakaz, wydany przez właściwe władze Państwa i wręczony osobie deportowanej, nakazujący jej opuszczenie terytorium tego Państwa.

Osoba deportowana (Deportee). 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 (Direct transit area). 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 (Direct transit arrangements). Szczególne przygotowania, zatwierdzone przez zainteresowane władze publiczne, dzięki którym zatrzymany na krótko ruch pasażerski poprzez terytorium Umawiającego się Państwa pozostaje pod ich bezpośrednią kontrolą.

Opuszczenie pokładu (Disembarkation). Opuszczenie statku powietrznego, po wylądowaniu, przez osoby inne niż załoga lub pasażerowie kontynuujący lot tranzytowy.

Dezynfekcja (Disinfection). Procedura, zgodnie z którą podjęte zostają środki w zakresie ochrony zdrowia w celu kontroli lub zabicia czynników zakaźnych obecnych na ciele ludzi lub zwierząt, bądź w lub na zakażonych częściach statku powietrznego, bagażu, ładunku, towarach lub opakowaniach, zgodnie z wymaganiami, poprzez bezpośrednie zetknięcie ze środkami chemicznymi lub czynnikami fizycznymi.

Dezynsekcja (Disinsection). Procedura, zgodnie z którą podjęte zostają środki ochrony zdrowia w celu kontroli lub

zniszczenia owadów obecnych na pokładzie statku powietrznego w bagażu, ładunku, towarach, opakowaniach lub poczcie.

Elektroniczne Systemy Podróży (Electronic Travel System-ETS). Zautomatyzowany proces składania, przyjmowania i weryfikacji zezwolenia pasażera na podróż do państwa, zamiast standardowej wizy papierowej.

Wejście na pokład (Embarkation). 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.

Elektroniczny Dokument Podróży Czytany Maszynowo eMRTD (Electronic Machine Readable Travel Documents). MRTD posiadający wbudowany bezstykowy chip zgodny ze specyfikacjami określonymi w Doc 9303 ICAO.

Uwaga. Niniejsza definicja powinna być stosowana w połączeniu z definicją Dokumentu Podróży Czytanego Maszynowo (MRTD).

Eskorta (Escort). Eskorta jest to osoba upoważniona przez Umawiające się Państwo lub przewoźnika lotniczego do odprowadzenia osoby objętej zakazem wjazdu lub deportowanego, wydalanego z danego Umawiającego się Państwa.

Członek personelu latającego (Flight crew member). Licencjonowany członek załogi, odpowiedzialny za pełnienie służby niezbędnej do operacji statku powietrznego podczas lotu.

Strefa wolnocłowa (Free zone). 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 (General aviation operations). Operacja statku powietrznego inna niż operacja komercyjnego transportu lotniczego lub powietrzne usługi lotnicze.

Sprzęt naziemny (Ground equipment). 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.

Dokumentacja dotycząca zdrowia (Health-related documentation). Dokumentacja dowodowa wymagana przez Umawiające się Państwa, w tym dokumenty znormalizowane przez Międzynarodowe przepisy zdrowotne (IHR) Światowej Organizacji Zdrowia (WHO) (2005), w celu wykazania, że pasażerowie i członkowie załogi spełnili wymagania dotyczące zapobiegania rozprzestrzenianiu się chorób zakaźnych i ograniczania ich rozprzestrzeniania się do celów tranzytu lub wjazdu do Umawiającego się Państwa.

ICAO Public Key Directory (ICAO PKD). Centralna baza danych służąca jako miejsce przechowywania Certyfikatów osób podpisujących dokumenty (Document Signer Certificates – Cds) zawierających publiczne klucze osób podpisujących dokumenty (Document Signer Public Keys), CSCA Master List (MLcsca), Country Signing CA Link Certificates (ICcsca) i Listy Unieważnionych Certyfikatów wydane przez uczestników, razem z systemem ich dystrybucji, utrzymywane przez ICAO w imieniu uczestników, celem ułatwienia weryfikacji danych zawartych w eMRTD.

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

Cła i podatki importowe (Import duties and taxes). 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 (Improperly documented person). Osoba będąca w podróży lub zamierzająca odbyć podróż: (a) z dokumentem podróży, którego termin ważności upłynął, lub z nieważną wizą; (b) ze sfałszowanym, podrobionym lub zmienionym dokumentem podróży lub wizą; (c) bez dokumentu podróży; lub (d) bez wizy, w sytuacji gdy jest wymagana.

Oszust (Imposter). Osoba, która podszywa się pod prawowitego właściciela oryginalnego dokumentu podróży.

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

Międzynarodowy port lotniczy (International airport). 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.

Załadunek (Lading). Umieszczenie ładunku, poczty, bagażu i zaopatrzenia do przewozu na pokładzie statku powietrznego.

Dokument Podróży Czytany Maszynowo (Machine Readable Travel Document, MRTD). Dokument podróży zgodny ze specyfikacjami zawartymi w dokumencie Doc 9303 i zawierający obowiązkowe dane wizualne (czytelne dla oka) oraz oddzielne obowiązkowe zestawienie danych w formacie, który może być odczytany przez maszynę.

Uwaga. Definicja ta powinna być stosowana w połączeniu z definicją Dokumentu podróży.

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

Małoletni (Minor). Małoletni oznacza osobę, która nie osiągnęła wieku pełnoletności zgodnie z prawem właściwym dla danej osoby.

Bagaż zagubiony (Mishandled baggage). Bagaż nieumyślnie lub wbrew woli oddzielony od pasażerów lub załogi.

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

Niezbędne środki ostrożności (Necessary precations). Weryfikacja przewoźników lotniczych lub organizacji działających w imieniu przewoźników lotniczych w punkcie wejścia na pokład, przeprowadzana przez odpowiednio wyszkolony personel w celu sprawdzenia czy każda osoba posiada ważny dokument podróży i, tam gdzie ma to zastosowanie, wizę lub pozwolenie na stały pobyt wymagany na wjazd do Państwa tranzytu i/lub Państwa przyjęcia. Takie weryfikacje mają na celu zapewnienie wykrycie nieprawidłowości (np. oczywiste poprawki dokumentu).

Osoba z niepełnosprawnością (Person with disabilities). 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.

Udogodnienia dla pasażerów (Passenger amenities). Udogodnienia dostarczane pasażerom, które nie mają zasadniczego wpływu na przepływ ruchu pasażerskiego.

Dowódca statku powietrznego (Pilot-in-command). Pilot odpowiedzialny za operacje i bezpieczeństwo statku powietrznego podczas lotu.

Władze publiczne (Public authorities). Agencje lub przedstawiciele Umawiającego się Państwa, odpowiedzialni za zastosowanie i egzekwowanie poszczególnych ustaw i przepisów danego Państwa, nawiązujących do każdego z aspektów niniejszych Norm i Zalecanych Metod Postępowania.

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

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

Kwarantanna (Quarantine). Ograniczenie działalności i/lub separacja od innych osób podejrzanych, które nie są chore, lub podejrzanego bagażu, kontenerów, środków transportu lub towarów w taki sposób, aby zapobiec ewentualnemu rozprzestrzenianiu się infekcji lub zakażenia.

Wydawanie towarów (Release of goods). Działanie władz celnych, zezwalające na przekazanie towarów poddanych kontroli celnej do dyspozycji zainteresowanych osób.

Loty z pomocą humanitarną (Relief flights). 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 (Removal of a person). Działanie władz publicznych Państwa, w zgodzie z jego prawem, nakazujące osobie opuszczenie terytorium Państwa.

Nakaz wydalenia (Removal order). 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.

Loty repatriacyjne (Repatriation flights). Specjalne loty organizowane, ułatwiane lub wspierane przez państwo wyłącznie w celu przetransportowania obywateli tego państwa i innych uprawnionych osób z obcego kraju do tego państwa lub bezpiecznego kraju trzeciego, poprzez operacje wykonywane przez państwowe statki powietrzne, loty humanitarne lub czarterowane/nierozkładowe loty komercyjne.

Ocena ryzyka (Risk assessment). Proces identyfikacji zagrożeń, analizy ryzyka i oceny ryzyka.

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

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

System jednego okienka (Single Window). Ułatwienie pozwalające stronom uczestniczącym w handlu i transporcie na złożenia standardowej informacji i dokumentów w jednym punkcie przylotu, aby spełnić wszystkie wymagania prawne związane z importem, eksportem i tranzytem. Jeżeli informacja jest elektroniczna to poszczególne elementy danych należy złożyć tylko raz.

System jednego okienka danych pasażera (Passenger Data Single Window). System umożliwiający stronom zaangażowanym w lotniczy transport pasażera dostarczać standaryzowane informacje dotyczące pasażera (np. API, iAPI i/lub PNR) za pośrednictwem pojedynczego punktu wprowadzania danych w celu wypełnienia wszystkich wymogów prawnych odnoszących się do przylotu i/lub wylotu pasażerów, które mogą być nałożone przez różne władze Umawiającego się Państwa.

Uwaga. – System jednego okienka danych pasażera dla wsparcia transmisji API/iAPI niekoniecznie musi być tym samym systemem stosowanym dla wsparcia wymiany danych PNR.

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

Standaryzowane dokumenty dotyczące zdrowia (Standardized health documents). Dokumenty standaryzowane przez Światową Organizację Zdrowia (WHO) w ramach Międzynarodowych Przepisów Zdrowotnych (IHR) (2005).

Państwo rejestracji (State of Registry). Państwo, w którego rejestrze wpisany jest statek powietrzny.

Zaopatrzenie [Stores (Supplies)]. a) Zaopatrzenie z przeznaczeniem do konsumpcji oraz b) zaopatrzenie w artykuły do zbycia.

Zaopatrzenie w artykuły z przeznaczeniem do konsumpcji [Stores (Supplies)] for consumption]. 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 [Stores (Supplies)] to be taken away]. Artykuły przeznaczone na sprzedaż dla pasażerów oraz załogi statku powietrznego.

Zezwolenie tymczasowe (Temporary admission). 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 (Trough-flight). 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 (Travel dokument). Paszport lub inny oficjalny dokument tożsamości wydany przez Państwo lub organizację, który może być użyty przez prawowitego posiadacza celem międzynarodowej podróży.

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

Małoletni podróżujący bez opieki (Unaccompanied Minor). Małoletni podróżujący samotnie lub podróżujący w towarzystwie innego małoletniego.

Uwaga. – Należy zauważyć, że definicja ta może wymagać stosowania z uwzględnieniem zobowiązań wynikających z krajowych przepisów dotyczących kontroli granicznej.

Bagaż nieodebrany (Unclaimed baggage). Bagaż dostarczony do portu lotniczego, nieodebrany przez pasażera.

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

Wyładunek (Unlading). Usunięcie ładunku, poczty, bagażu i zaopatrzenia z pokładu statku powietrznego po wylądowaniu.

Gość (Visitor). 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 niepodejmująca żadnej pracy zarobkowej podczas przebywania na danym terytorium.

B. Zasady ogólne

1.1 Normy 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, w szczególności terminowe informowanie o zmianach w tych wymaganiach;

c) terminowa wymiana istotnych informacji pomiędzy Umawiającymi się Państwami, przewoźnikiem lotniczym oraz zarządzającymi lotniskami sprzyja wzajemnej koordynacji;

d) wymagane poziomy ochrony i zgodności z prawem są osiągnięte.

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 Postanowienia niniejszego Załącznika nie będą uniemożliwiać stosowania ustawodawstwa krajowego w odniesieniu do środków ochrony lotnictwa oraz innych niezbędnych kontroli.

1.6 **Zalecenie.** – *Zaleca się aby Umawiające się Państwa oraz przewoźnicy lotniczy wymieniali informacje poprzez właściwe punkty kontaktowe, do których należy kierować zapytania odnośnie kontroli celnej i granicznej oraz zdrowia publicznego.*

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 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby władze publiczne Umawiających się Państw zawarły odpowiednie porozumienia z liniami lotniczymi, wykonującymi międzynarodowe połączenia do danego Państwa, a także z międzynarodowymi portami lotniczymi, 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.*

B. Dokumentacja – wymogi i użytkowanie

2.4 Umawiające się Państwa nie będą wymagać żadnych innych dokumentów dla przylotu i odlotu statku powietrznego niż te uwzględnione w niniejszym Rozdziale.

2.5 Umawiające się Państwa nie będą wymagać wizy bądź pobierać opłaty wizowej lub innej w związku z używaniem jakiejkolwiek dokumentacji wymaganej przy przylocie lub odlocie statku powietrznego.

2.6 **Zalecenie. –** *Dokumenty dotyczące przylotu i odlotu statku powietrznego powinny być przyjęte w przypadku, gdy dostarczone są w języku arabskim, chińskim, angielskim, francuskim, rosyjskim lub hiszpańskim. Każde z Umawiających się Państw może ubiegać się o ustne lub pisemne tłumaczenie na język ojczysty.*

2.7 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.

2.8 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.

2.9 Umawiające się Państwa, wymagające Deklaracji Ogólnej, ograniczą wymogi dotyczące informacji do elementów przedstawionych w Załączniku 1. Informacje należy przyjąć w formie elektronicznej bądź pisemnej.

2.10 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 pieczątki zawierającej wymagany tekst, na jednej ze stron Wykazu Ładunkowego. Dowód certyfikacji musi być podpisany przez autoryzowanego agenta lub dowódcę statku powietrznego.

2.11 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.

2.12 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.

2.13 Umawiające się Państwa nie będą wymagać przedstawienia pisemnej deklaracji zaopatrzenia pozostającego na pokładzie statku powietrznego.

2.14 W odniesieniu do zaopatrzenia załadowanego lub wyładowanego z pokładu statku powietrznego, informacje żądane na Liście Magazynowej nie będą wykraczać poza:

a) informacje zaznaczone w nagłówku wzoru Manifestu Ładunkowego;

b) liczby jednostek każdego z artykułów; oraz

c) rodzaju każdego z artykułów.

2.15 Umawiające się Państwa nie będą wymagać przedstawienia listy bagażu towarzyszącego lub zagubionego, załadowanego lub wyładowanego z pokładu statku powietrznego.

2.16 Umawiające się Państwa nie będą wymagać przedstawienia pisemnej deklaracji poczty innej, niż w formie (-ach) wyznaczonej (-ych) w obowiązujących aktach prawnych Powszechnego Związku Pocztowego.

2.17 Umawiające się Państwa nie będą wymagać od przewoźnika lotniczego dostarczenia władzom publicznym więcej niż trzech kopii któregokolwiek z wyżej wymienionych dokumentów w czasie odlotu lub przylotu statku powietrznego.

2.18 Jeśli statek powietrzny nie załadowuje/wyładowuje pasażerów, towarów, dostaw lub poczty, nie będą wymagane stosowne dokumenty, pod warunkiem, że Deklaracja Ogólna będzie zawierała odpowiednią informację.

C. Korekta dokumentacji

2.19 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.

2.20 Umawiające się Państwa nie będą nakładać na przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanych agentów kar w przypadku, gdy zainteresowane władze publiczne uznają, że wszelkie błędy znalezione w dokumentach określonych w Rozdziale 2 Część B zostały spowodowane nieumyślnie, bez nieuczciwych zamiarów lub nie z powodu rażącego zlekceważenia obowiązków.

D. Dezynsekcja statku powietrznego

2.21 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 operacji, wykonywanych tym samym statkiem powietrznym, rozpoczynających się w lub wykonywanych przez terytorium uważane na podstawie oceny ryzyka za niebezpieczne dla zdrowia, rolnictwa lub środowiska.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące oceny ryzyka można znaleźć w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (Doc 9859).

2.22 Umawiające się Państwa, które wymagają 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.

2.23 Umawiające się Państwo, jeśli wymagana jest dezynsekcja, zatwierdzi lub przyjmie metody chemiczne lub niechemiczne i/lub środki owadobójcze, które są zalecane przez Światową Organizację Zdrowia i uważane są za skuteczne przez Umawiające się Państwo.

Uwaga 1. – Postanowienie to nie wyklucza prób i testowania innych sposobów do ostatecznej akceptacji przez Światową Organizację Zdrowia.

Uwaga 2. – Należy brać pod uwagę najnowsze publikacje wytycznych WHO, dotyczących metod i procedur

dezynsekcji samolotów.

2.24 Umawiające się Państwa zapewnią, aby procedury dotyczące dezynsekcji nie wpływały negatywnie na zdrowie pasażerów, załogi i żywego cargo oraz aby wywoływały one u nich jedynie minimalny dyskomfort.

2.25 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.

2.26 Po przeprowadzeniu dezynsekcji, zgodnie z procedurami zalecanymi przez Światową Organizację Zdrowia, dane Umawiające się Państwo przyjmie adekwatną certyfikację dotyczącą Deklaracji Ogólnej, zamieszczoną w Załączniku 1 lub – w przypadku dezynsekcji pozostałości – zaświadczenie o dezynsekcji o przedłużonym działaniu, wymienione w Załączniku 4.

2.27 Po poprawnym przeprowadzeniu dezynsekcji na podstawie punktu 2.25 i udostępnieniu lub przedstawieniu władzom kraju przeznaczenia zaświadczenia wymienionego w punkcie 2.28, władze zaakceptują dane zaświadczenie i zezwolą pasażerom oraz załodze na niezwłoczne opuszczenie pokładu statku powietrznego.

2.28 Umawiające się Państwa zapewnią, aby zastosowano odpowiednie środki ograniczające użycie wszelkich środków owadobójczych lub innych środków używanych do dezynsekcji, w celu zabezpieczenia przed uszkodzeniem konstrukcji statku powietrznego lub wyposażenia operacyjnego.

Uwaga. – Większość związków chemicznych stosowanych do dezynsekcji w swojej istocie ma szkodliwe działanie, dlatego niezbędne jest zastosowanie środków łagodzących, takich jak odpowiednie metody i sposoby aplikacji.

E. Dezynfekcja statku powietrznego

2.29 Umawiające się Państwa ustalą warunki, w oparciu o ocenę ryzyka, zgodnie z którymi statki powietrzne są dezynfekowane. W przypadku gdy wymagana jest dezynfekcja statku powietrznego, obowiązują następujące postanowienia:

a) dezynfekcja odpowiada rodzajowi i grupom ryzyka związanego z patogenami, przeprowadzana według procedur, zgodnych z aktualnymi wytycznymi WHO, z uwzględnieniem zaleceń i wskazówek producenta statku powietrznego, jeśli mają zastosowanie;

b) miejsca, w których podejrzewa się skażenie, są dezynfekowane przy użyciu środków chemicznych lub niechemicznych o właściwościach odpowiednich w stosunku do przypuszczalnego czynnika zakaźnego;

c) dezynfekcja będzie przeprowadzona przez odpowiednio przeszkolony personel noszący odpowiedni sprzęt ochronny;

d) w celu zabezpieczenia konstrukcji statku powietrznego, jego wyposażenia operacyjnego i materiałów przed uszkodzeniem oraz w celu ochrony zdrowia pasażerów, personelu i żywego ładunku przed jakimikolwiek szkodliwymi skutkami, zastosowano odpowiednie środki zaradcze w odniesieniu do chemicznych lub niechemicznych środków lub sposobów dezynfekcji.

Uwaga 1. – W przypadku, gdy wymagana jest dezynfekcja statku powietrznego uwarunkowana zdrowiem zwierząt, należy stosować wyłącznie metody i środki dezynfekujące zalecane przez Światową Organizację Zdrowia Zwierząt (OIE).

Uwaga 2. – Większość związków chemicznych stosowanych do dezynfekcji w swojej istocie ma szkodliwe działanie, dlatego niezbędne jest zastosowanie środków łagodzących, takich jak odpowiednie metody i środki.

2.30 Umawiające się Państwa zapewnią odpowiednie procedury i środki gwarantujące, że zanieczyszczone powierzchnie i wykorzystany sprzęt lub narzędzia zostaną zdezynfekowane w przypadku zanieczyszczenia powierzchni lub wyposażenia statku powietrznego przez wydzieliny ludzkie, w tym ekskrementy.

2.31 Umawiające się Państwa wymagające dodatkowej dezynfekcji w odpowiedzi na incydent zdrowotny na pokładzie lub po wystąpieniu skażenia na pokładzie ograniczą dezynfekcję wyłącznie do kontenera lub przedziału statku powietrznego, w którym podejrzewa się skażenie, uwzględniając wymagania Standardu 2.31.

2.32 Umawiające się Państwa zapewnią, aby operator statku powietrznego stosował procedurę, która zwraca szczególną uwagę (tj. poprzez dodatkowy nadzór lub szkolenie) na dezynfekcję określonych obszarów wrażliwych, takich jak kokpit, przedział elektroniczny i kuchnia, zgodnie z wytycznymi producentów statków powietrznych.

2.33 Umawiające się Państwa, w przypadku gdy dowód dezynfekcji jest wymagany w odpowiedzi na incydent zdrowotny na pokładzie lub skażenie na pokładzie, przyjmują ogólne zawiadomienie w Deklaracji Ogólnej, jak przewidziano w dodatku 1 do Załącznika 9, lub odpowiedni arkusz kontrolny dezynfekcji jako dowód, że dezynfekcja została przeprowadzona zgodnie z procedurami zalecanymi przez Światową Organizację Zdrowia, i zezwalają pasażerom i załodze na natychmiastowe opuszczenie statku powietrznego.

Uwaga. – Przykład arkusza kontroli dezynfekcji znajduje się na stronie internetowej ICAO poświęconej bezpieczeństwu.

2.34 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny rozważyć ustalenie kryteriów skuteczności dla swoich wymagań dezynfekcji we współpracy z krajowym lub regionalnym organem odpowiedzialnym za standardy skuteczności środków dezynfekcyjnych oraz zapewnić wytyczne dotyczące rodzajów środków dezynfekcyjnych lub chemikaliów, które mogą być używane, biorąc pod uwagę informacje dostarczone przez producentów samolotów na temat zatwierdzonych chemikaliów, dostępność tych chemikaliów w regionie oraz możliwość transportu pomiędzy Umawiającymi się Państwami*.

Uwaga. – Wytyczne dotyczące rodzajów substancji chemicznych, które mogą być stosowane, powinny obejmować dostępność tych substancji w danym regionie oraz możliwość ich transportu między Umawiającymi się Państwami.

2.35 Umawiające się Państwa, jeżeli oprócz samego czyszczenia lub w połączeniu z czyszczeniem ogólnym wymagane są dowody dezynfekcji, przyjmują stosowne powiadomienie w deklaracji ogólnej, jak przewidziano w dodatku 1 do Załącznika 9, jako dowód, że dezynfekcja została przeprowadzona zgodnie z procedurami zalecanymi przez Światową Organizację Zdrowia.

F. Przygotowania dotyczące międzynarodowego lotnictwa ogólnego oraz innych lotów pozarozkładowych

I. Postanowienia ogólne

2.36 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.

2.37 Umawiające się Państwa, żądające składania z wyprzedzeniem zawiadomień o planowanym lądowaniu statku powietrznego na ich terytorium lub wniosków o wcześniejsze pozwolenie, wyznaczą agencję do otrzymywania i koordynowania odpowiedzi rządu na tego typu zawiadomienia lub wnioski.

2.38 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 2.39.

2.39 Odpowiedzialność za zawiadomienie agencji kontroli granicznej, np. celnej, imigracyjnej i kwarantanny, o planowanym przylocie i odlocie lub tranzycie, ponosi w Umawiających się Państwach agencja wyznaczona zgodnie z punktem 2.39.

II. Wcześniejsze pozwolenia

2.40 Umawiające się Państwa nie będą wymagać złożenia wniosku o wcześniejsze pozwolenie lub zawiadomienie kanałami dyplomatycznymi, chyba że lot ma charakter dyplomatyczny.

2.41 Umawiające się Państwa żądające od przewoźników lotniczych złożenia wniosków o wcześniejsze pozwolenie:

a) opracują procedury szybkiego rozpatrywania tego typu wniosków;

b) jeśli to możliwe, udzielą takiego zezwolenia na określony okres czasu lub liczbę lotów; oraz
c) nie nałożą opłat, należności lub obciążeń za udzielanie takiego zezwolenia.

2.42 **Zalecenie.** – *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:*

a) nazwa przewoźnika lotniczego;
b) typ samolotu i oznaczenia rejestracyjne;
c) data i czas przylotu na i odlotu z danego portu lotniczego;
d) miejsce lub miejsca załadowania i/lub wejścia na pokład oraz wyładowania i/lub opuszczenia pokładu za granicą, zależnie od okoliczności, ładunku i/lub pasażerów;
e) cel lotu, liczba pasażerów i/lub rodzaj i ilość ładunku; oraz
f) nazwa, adres oraz branża podmiotu czarterującego jeśli dostępne.

2.42.1 **Zalecenie. –** *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 2.42.*

2.43 W przypadku statku powietrznego, w tranzycie bez przystanku bądź zatrzymującego się w celach niedotyczących 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 „Przepisy ruchu lotniczego”.

2.44 Umawiające się Państwa, żądające wcześniejszego pozwolenia na loty omówione w punkcie 2.43 nie będą wymagać złożenia wniosków z wyprzedzeniem większym niż trzy dni robocze.

III. Zawiadomienie o przylocie z wyprzedzeniem

2.45 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.

2.46 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

2.47 **Zalecenie. –** *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.

2.48 **Zalecenie. –** *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.

2.49 Statek powietrzny, niezaangażowany 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 otrzyma zgodę na pozostanie na terenie danego Państwa, przez okres ustalony przez dane Państwo, bez zabezpieczenia 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 narkotykowej oraz środków kontroli imigracyjnej.

B. Dokumenty wymagane do podróży

3.3 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od osób, przy wlocie lub wylocie z ich terytorium, dokumentów innych, niż te uwzględnione w niniejszym rozdziale.

3.4 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od osób podróżujących drogą lotniczą, prawnie posiadających ważne paszporty oraz, tam gdzie to stosowne, ważne 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

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

3.5.1 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa powinny regularnie stosować zarówno przewodnik ICAO dotyczący oceny bezpieczeństwa obsługi i wydawania dokumentów podróży, jak i przewodnik ICAO dotyczący dowodów tożsamości, aby zapewnić integralność procesu wydawania dokumentów podróży.*

Uwaga. – Wytyczne ICAO dotyczące oceny bezpieczeństwa obsługi i wydawania dokumentów podróży to trzyczęściowy przewodnik obejmujący najlepsze praktyki, przewodnik oceny i przewodnik dla ekspertów, który może być stosowany przez samo państwo lub we współpracy z partnerami międzynarodowymi. Przewodnik ICAO dotyczący dowodów tożsamości (EOI) ma na celu zapewnienie państwom środków do oceny ich obecnego kontekstu EOI i opracowania kompleksowego, opartego na ryzyku podejścia do ustalania i walidacji tożsamości przy użyciu dostępnych dokumentów i informacji. Podejście EOI jest skutecznym sposobem na zapewnienie wysokiej pewności co do tożsamości osoby podczas wydawania dokumentu podróży lub wizy lub ułatwiania pasażerowi przekroczenia granicy.

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

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

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

Uwaga. – Baza danych SLTD INTERPOL-u zawiera informacje o dokumentach podróży i tożsamości, które

zostały zgłoszone jako skradzione, zagubione, unieważnione, nieważne lub skradzione blankiety.

3.9 Umawiające się Państwa nie będą przedłużać okresu ważności wydawanych przez nie dokumentów podróży, czytanych maszynowo (Machine Readable Travel Documents (MRTD)).

Uwaga. – Specyfikacje określone w Doc 9303 dotyczące dokumentów czytanych maszynowo nie zezwalają na zmianę daty ważności i innych danych w polu odczytu maszynowego. Obejmuje to wizy w formacie do odczytu maszynowego.

D. Dokumenty podróży

3.10 Wszystkie paszporty wydane przez Umawiające się Państwa odczytuje się maszynowo, zgodnie ze specyfikacją zawartą w Doc 9303, Part 4.

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

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

3.10.2 Gdy Umawiające się Państwa wydają paszporty ze wskaźnikiem typu dokumentu wtórnego, muszą one być zgodne ze specyfikacjami Doc 9303 nie później niż do dnia 1 stycznia 2026 r.

Uwaga 1. – Dodatkowy wskaźnik typu dokumentu określa typ paszportu do odczytu maszynowego, na przykład wskazując, czy paszport jest paszportem zwykłym, dyplomatycznym lub awaryjnym. Kody dla książeczek paszportowych mają zastosowanie zarówno do strefy odczytu maszynowego, jak i strefy kontroli wzrokowej i są określone w Doc 9303, Part 4.

Uwaga 2. – Wyznaczony kod dokumentu wtórnego dla paszportów awaryjnych wydawanych jako dokumenty jednokartkowe jest określony w Doc 9303, Part 8.

3.10.3 Wszystkie paszporty wydawane przez Umawiające się Państwa będą wydawane ze wskaźnikiem typu dokumentu wtórnego zgodnie ze specyfikacjami Doc 9303 nie później niż do dnia 1 stycznia 2028 r

3.10.4 Umawiające się Państwa zapewnią, że paszporty wydane bez zharmonizowanego wskaźnika typu dokumentu wtórnego zgodnie ze specyfikacjami Doc 9303 Umawiających się Państw utracą ważność przed dniem 1 stycznia 2038 r.

3.11 Umawiające się Państwa zapewnią, że dokumenty podróży dla uchodźców i bezpaństwowców są czytane maszynowo, zgodnie ze specyfikacją zawartą w Doc 9303.

Uwaga. – „Dokumenty podróży" dla uchodźców zostały przewidziane w Artykule 28 Konwencji dotyczącej statusu uchodźców z 1951 r., a w odniesieniu do bezpaństwowców w Artykule 28 Konwencji dotyczącej statusu bezpaństwowców z 1954 r.. Komitet Wykonawczy Programu Wysokiego Komisarza UNHCR, w podsumowaniu „Dokumenty Podróży dla Uchodźców" nr 13 (XXIX) – przyjętym przez Komitet Wykonawczy (1978), wezwał Umawiające się Państwa, które nie są stronami Konwencji z 1951 r. do zapewnienia uchodźcom przebywającym legalnie na ich terytorium podobnych dokumentów czytanych maszynowo.

3.12 Umawiające się Państwa, używające zintegrowanych chipów (IC) lub innych technik odczytu maszynowego, przeznaczonych do przedstawienia danych osobowych, włączając w to dane biometryczne, w ich dokumentach podróży, dadzą możliwość wglądu właścicielowi dokumentu do zakodowanych w nim danych, na jego żądanie.

3.13 Jeśli Umawiające się Państwo wydaje dokumenty czytane maszynowo (eMRTD) zrobi to zgodnie ze specyfikacją w dokumencie ICAO Doc 9303.

Uwaga. – Specyfikacje dla eMRTD znajdują się w dokumencie Doc 9303, część 9, 10, 11 i 12.

3.13.1 Umawiające się Państwa wydające eMRTD wdrożą uwierzytelnianie połączenia za pomocą hasła (PACE) od dnia 1 stycznia 2027 r.

Uwaga. – Specyfikacje dla PACE można znaleźć w Doc 9303. PACE zapewnia ulepszone szyfrowanie komunikacji między systemem kontroli a chipami eMRTD, zapewniając tym samym lepszą ochronę danych osobowych.

3.13.2 Umawiające się Państwa wydające eMRTD nie będą już wydawać eMRTD z podstawową kontrolą dostępu (BAC) od dnia 1 stycznia 2028 r.

3.13.3 Umawiające się Państwa wydające eMRTD dopilnują, aby wszystkie eMRTD z BAC zostały wycofane z obiegu do dnia 1 stycznia 2038 r.

3.13.4 Umawiające się Państwa wydające eMRTD zaktualizują kodowanie wizerunku twarzy najpóźniej do dnia 1 stycznia 2030 r.

Uwaga 1. – Specyfikacja dekodowania obrazu twarzy i innych danych biometrycznych w bezstykowych układach scalonych eMRTD jest zawarta w dokumencie Doc 9303.

Uwaga 2. – W latach 2026-2029 państwa wydające eMRTD mogą korzystać z jednego z dwóch różnych formatów kodowania wizerunku twarzy, zgodnie z Doc 9303. W tym czteroletnim okresie przejściowym niezbędne będą testy interoperacyjności i zgodności.

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

3.15 Umawiające się Państwa uczestniczące w PKD ICAO przekażą do PKD dane klucza publicznego niezbędne do uwierzytelnienia wszystkich paszportów elektronicznych, które wydają.

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

3.16 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby dokumenty tożsamości lub wizy akceptowane do celów podróży były wydawane przez Umawiające się Państwa w formacie czytanym maszynowo, zgodnie z Doc 9303.*

3.16.1 **Zalecenie.** – *Zaleca się, aby podczas wydawania wiz nieczytanych maszynowo, Umawiające się Państwa zapewniły, aby dane osobowe oraz dane wydania znajdujące się w tych dokumentach zgadzały się ze specyfikacjami pola wizualnego wizy czytanej maszynowo, zawartymi w Doc 9303, Part 7.*

3.17 **Zalecenie.** – *Zaleca się, by Umawiające się Państwa ustaliły dostępne publicznie miejsca do przyjmowania wniosków o wydanie dokumentu podróży i/lub wydawania dokumentów podróży.*

3.18 Umawiające się Państwa ustalą przejrzyste procedury składania wniosków o wydanie, odnowienie lub wymianę dokumentów podróży oraz udostępnią osobom składającym wniosek, na ich życzenie, informacje opisujące wymogi proceduralne.

3.18.1 **Zalecenie.** – *W przypadku, gdy pobierana jest opłata za wydanie, odnowienie lub wymianę dokumentu podróży, wysokość tej opłaty nie powinna przekraczać kosztu usługi.*

3.19 Umawiające się Państwa będą wydawały oddzielny paszport dla każdej osoby, niezależnie od wieku.

3.20 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny ustalić ważność 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 nieprzekraczającego dziesięciu lat.

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

Uwaga 3. – Ze względu na szybko zmieniający się wygląd dzieci zaleca się aby okres ważności nie był dłuższy niż pięć lat w przypadku paszportów dla dzieci.

E. Wizy wyjazdowe

3.21 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.

3.22 **Zalecenie.** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa nie wymagały wiz wyjazdowych od cudzoziemców z pobytem stałym, chcących wyjechać za granicę.*

F. Wizy wjazdowe i powtórnego wjazdu

3.23 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa odstąpiły od lub zniosły, dla jak największej liczby Państw, wymóg posiadania wizy wjazdowej przez obywateli chcących wjechać w celu złożenia wizyty.*

3.24 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od swoich obywateli wiz do powtórnego przekroczenia granicy.

3.25 **Zalecenie.** – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa nie wymagały wiz powtórnego wjazdu od cudzoziemców posiadających prawne zezwolenie na pobyt stały.*

3.26 Umawiające się Państwa ustanowią proste i przejrzyste procedury składania wniosków o wydanie wiz wjazdowych przyszłym gościom oraz zapewnią, że wnioski te, po ich otrzymaniu, będą rozpatrywane tak szybko jak jest to możliwe.

3.27 **Zalecenie. –** *Zaleca się, by procedury wydawania wizy nie wymagały standardowo obecności w biurze wizowym osoby składającej wniosek.*

3.28 Podczas wydawania wiz wjazdowych przyszłym gościom, Umawiające się Państwa zapewnią ważność tych wiz na okres nie krótszy niż sześć miesięcy od daty wydania, bez względu na liczbę wjazdów i przy założeniu, że okres każdej wizyty może być skrócony.

G. Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu

3.29 **Zalecenie. –** *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 MRTD lub innych źródeł.*

3.30 Umawiające się Państwo wymagające pisemnego zapisu danych osobowych pasażerów przylatujących lub odlatujących, ograniczy wymogi informacyjne do określonych w Załączniku 5, zatytułowanym „Karta wejścia na pokład/opuszczenia pokładu”.

3.31 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.

3.32 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 odlatującym pasażerom przed wejściem na pokład lub pasażerom przylatującym podczas lotu.

H. Kontrola dokumentów podróży

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

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

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

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

3.35.2 Umawiające się Państwa nie będą wymagać od przewoźników lotniczych konfiskowania dokumentów, o których mowa w normie 3.35.1.

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

Uwaga. – Żaden z powyższych zapisów nie może być interpretowany jako mający zapobiec powrotowi osób objętych zakazem wjazdu, których dokument(y) podróży są nielegalne, sfałszowane, podrobione lub są w posiadaniu oszusta oraz zostały skonfiskowane przez Umawiające się Państwo zgodnie z normą 3.35.1, a także osób, które podróżują na podstawie listu przewodniego wydanego zgodnie z normą 5.7.

3.36 Umawiające się Państwa wdrażające kontrole eMRTD w systemach kontroli wprowadzą specyfikacje dotyczące dekodowania danych obrazu twarzy w bezstykowych układach scalonych eMRTD do dnia 1 stycznia 2026 r.

Uwaga. – Specyfikacja dekodowania obrazu twarzy i innych danych biometrycznych w bezstykowych układach scalonych eMRTD jest zawarta w dokumencie Doc 9303.

3.37 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa wdrażające zautomatyzowane procedury sprawdzania eMRTD podczas kontroli granicznej powinny przystąpić do katalogu kluczy publicznych ICAO PKD i korzystać z informacji dostępnej w PKD dla uznawania eMRTD podczas kontroli granicznej.*

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

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

3.39.1 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa korzystające z systemów ABC powinny, zgodnie z normą 3.9.2 i 3.10.1, wykorzystać informacje dostępne w PKD do walidacji eMRTD, dokonać dopasowania biometrycznego w celu ustalenia, czy pasażer jest prawowitym posiadaczem dokumentu, oraz przeszukać bazę danych Interpolu dotyczącą skradzionych i utraconych dokumentów podróży (SLTD), a także inne rejestry kontroli granicznej, w celu ustalenia, czy pasażer kwalifikuje się do przekroczenia granicy.*

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

I. Procedury odlotowe

3.40 Umawiające się Państwa nie będą wymagały od gości świadectw rozliczenia się z podatku dochodowego.

3.41 Umawiające się Państwa zwolnią przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności w przypadku nieuiszczenia podatku dochodowego przez jakiegokolwiek pasażera.

3.42 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa ustaliły, we współpracy z przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi portami lotniczymi, 60-minutowy 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 rekomendowanego czasu 60 minut 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.

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

3.44 Umawiające się Państwa nie będą wymagały standardowo oddawania bagażu do inspekcji w punkcie kontroli granicznej od pasażerów odlatujących z ich terytorium.

J. Procedury i odpowiedzialności związane z przylotem

3.45 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa, we współpracy z przewoźnikami lotniczymi i zarządzającymi portami lotniczymi, powinny odprawić wszystkich pasażerów, podlegających tylko standardowej odprawie, w ciągu 45 minut od momentu opuszczenia pokładu statku powietrznego, niezależnie od rozmiaru statku powietrznego i zaplanowanego czasu przylotu.*

3.46 W celu przyspieszenia kontroli, Umawiające się Państwa, we współpracy z zarządzającymi lotniskami 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.

3.47 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.

3.48 Właściwe władze publiczne będą w trybie przyspieszonym dokonywały kontroli pasażerów oraz załóg 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 opuszczeniu 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 opuszczeniu pokładu statku powietrznego.

3.49 Umawiające się Państwa zapewnią, że przewoźnicy lotniczy będą odpowiedzialni za opiekę nad pasażerami i załogą opuszczającymi pokład samolotu od momentu opuszczenia pokładu do przyjęcia ich do kontroli opisanej w punkcie 3.48.

3.50 **Zalecenie. –** *Po tego typu akceptacji, właściwe władze publiczne powinny być odpowiedzialne za opiekę nad pasażerami i członkami załóg, do chwili przyjęcia ich na terytorium Państwa lub objęcia ich zakazem wjazdu.*

3.51 Umawiające się Państwa zapewnią, że odpowiedzialność przewoźnika za opiekę nad pasażerami oraz członkami załogi wygasa od momentu, w którym dana osoba został przyjęta na jego terytorium.

3.52 Poza wyjątkowymi przypadkami, Umawiające się Państwa będą dokonywały ustaleń, dzięki którym dokumenty tożsamości pasażerów będą kontrolowane tylko jeden raz podczas przylotu i odlotu.

3.53 Umawiające się Państwa nie będą wymagały pisemnej deklaracji bagażu od pasażerów i załogi w przypadku, gdy nie przewożą oni towarów niedozwolonych lub podlegających ocleniu.

3.54 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).

3.55 **Zalecenie. –** *W przypadkach, gdy termin ważności dokumentu podróży 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, o ile jest okazywana wraz z nowym dokumentem podróży.*

3.56 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.

3.57 Po osobistym okazaniu przez pasażerów i załogę ich dokumentów podróży, zainteresowani przedstawiciele państwowi, poza szczególnymi, indywidualnymi przypadkami, zwrócą takie dokumenty zaraz po ich sprawdzeniu.

3.58 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa podejmą działania, w wyniku których pasażer i jego bagaż, podróżujący lotem międzynarodowym i mający dwa lub więcej lądowań na terytorium jednego państwa nie będzie poddany kontroli paszportowej więcej niż w jednym porcie tego państwa*.

K. Procedury i wymogi tranzytowe

3.59 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 do 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.

3.60 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.

L. Postępowanie z bagażem oddzielonym od jego właściciela

3.61 Umawiające się Państwa zezwolą liniom 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 bezpośrednie przekazanie bagażu, Umawiające się Państwa podejmą działania w celu tymczasowego, bezpiecznego przechowania danego bagażu w odpowiednim miejscu.

3.63 Umawiające się Państwa zezwolą liniom 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 linii lotniczej 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 Umawiające się Państwa zapewnią, że przewoźnicy lotniczy zwolnieni będą z odpowiedzialności za zabezpieczenie bagażu nieodprawionego przez władze publiczne, a także z odpowiedzialności za cło i podatek importowy, pobierany od takiego bagażu, po przejęciu odpowiedzialności i wyłącznej kontroli nad nim przez punkt odprawy celnej.

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

3.68.1 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny wprowadzić procedury umożliwiające członkowi załogi, któremu został wydany Certyfikat Członka Załogi, na sprawdzenie i rewizję prawidłowości przechowywanych danych oraz umożliwić bezpłatną dla niego korektę, jeśli jest to konieczne.*

3.69 **Zalecenie. –** *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 czytanego maszynowo, oraz z możliwością wspomaganego maszynowo potwierdzenia identyfikacji oraz weryfikacji bezpieczeństwa dokumentu.*

3.69.1 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny zapewnić, że zapis danych każdego certyfikatu członka załogi i innego oficjalnego dokumentu tożsamości wydanego, zawieszonego 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 CMC i karta identyfikacyjna członka załogi będą wydawane wyłącznie po dokonaniu sprawdzenia przeszłości przez właściwy organ władzy publicznej lub w jego imieniu. Dodatkowo, wdrożone zostaną odpowiednie sprawdzenia podczas procesu wydawania CMC, takie jak poświadczenie statusu zatrudnienia ubiegającego się o dany dokument przed jego wydaniem, kontrole przechowywania pustych blankietów oraz wymóg odpowiedzialności dla personelu zajmującego się wydawaniem CMC i kart identyfikacyjnych członka załogi.

3.71 Umawiające się Państwa zaakceptują CMC, wydane zgodnie z wymogami Standardu 3.62, celem bezwizowego wjazdu członków załogi będących na służbie w międzynarodowym locie i ubiegających się o prawo tymczasowego wjazdu na okres dozwolony przez dane Państwo.

3.71.1 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny znieść wymagania wizowe dla członków załóg przybywających w czasie pełnienia służby w locie międzynarodowym i ubiegających się o prawo tymczasowego wjazdu, na okres dozwolony przez dane Państwo*.

3.71.2 **Zalecenie. –** *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 się do wyznaczonego lotu i pełnienia na nim obowiązków służbowych.*

3.72 Umawiające się Państwa wprowadzą środki w celu umożliwienia tymczasowego wjazdu, bez niepotrzebnej zwłoki na ich terytorium personelu technicznego zagranicznych przewoźników lotniczych, wykonujących loty do lub przez ich terytoria, którego obowiązkiem jest niezwłoczne przywrócenie do stanu używalności każdego statku powietrznego, który, z powodów technicznych, nie jest w stanie kontynuować lotu. 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.

N. Inspektorzy lotnictwa cywilnego

3.73 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa zapewnią, aby inspektorzy lotnictwa cywilnego innego Umawiającego się Państwa, podczas wypełniana swych obowiązków służbowych, byli traktowani na tych samych warunkach co członkowie załogi podczas dokonywania formalności związanych z przylotem i odlotem.*

3.74 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny zaopatrzyć swoich inspektorów lotnictwa cywilnego w dokumenty, biorąc pod uwagę Załącznik 8.*

3.75 **Zalecenie. –** *Inspektor lotnictwa cywilnego powinien posiadać dokument identyfikacyjny, omówiony w punkcie 3.74, kopię planu podróży inspektora wydanego przez Państwo zatrudniające danego inspektora oraz ważny paszport.*

3.76 **Zalecenie . –** *Umawiające się Państwa powinny rozszerzyć przywileje wjazdu tymczasowego, omówione w punkcie 3.71 dla członków załogi, na inspektorów lotnictwa cywilnego innego Umawiającego się Państwa, pod warunkiem że posiadają oni dokumenty wyszczególnione w pkt 3.75 (tzn. dokument identyfikacyjny, plan podróży i ważny paszport) oraz wylatują po normalnym okresie odpoczynku.*

O. Pomoc w nagłych przypadkach/wizy wjazdowe w przypadku zaistnienia siły wyższej

3.77 **Zalecenie**. **–** *Umawiające się Państwa powinny ustanowić środki celem zezwolenia na tymczasowy wjazd dla pasażerów lub członków załogi, którzy przed przylotem nie uzyskali wymaganej wizy wjazdowej, w razie zmiany trasy lub opóźnienia lotu spowodowanych siłą wyższą.*

3.78 Umawiające się Państwa opracują środki, dzięki którym pasażerowie w tranzycie, przebywający na terenie portu lotniczego, z powodu odwołania bądź opóźnienia lotu, będą mogli opuścić port lotniczy celem zakwaterowania.

3.79 **Zalecenie. –** *W nagłych sytuacjach wynikających z działania siły wyższej, Umawiające się Państwa, przewoźnicy lotniczy oraz zarządzający portami lotniczymi powinni zapewnić pierwszeństwo pomocy pasażerom wymagającym opieki medycznej, nieletnim bez opieki oraz osobom z niepełnosprawnością, które rozpoczęły podróż.*

3.80 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny ustanowić środki umożliwiające odlot ze swojego terytorium lub tranzyt przez swoje terytorium pasażerom posiadającym ważną rezerwację na lot, nawet w przypadku, gdy ważność ich wiz wygasła z powodu opóźnień lotu spowodowanych siłą wyższą.*

3.81 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny ustanowić środki celem ułatwienia wstępu personelowi, którego zadaniem jest bezzwłoczne udzielenie pomocy pasażerom, których lot uległ zakłóceniu w wyniku siły wyższej.*

3.82 **Zalecenie. –** *W przypadkach opóźnień lub zmian trasy lotów wynikających z działania siły wyższej, Umawiające się Państwa powinny ustanowić środki zezwalające na przewóz przez swoje terytorium pasażerów, którzy posiadają ważne rezerwacje lotnicze, ale nie posiadają wymaganych wiz wjazdowych.*

P. Małoletni

3.83 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby właściwe władze publiczne były przeszkolone w zakresie sprawowania opieki nad małoletnim, podróżującym zarówno samodzielnie, jak i z osobą towarzyszącą.*

3.84 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny zapewnić, że przewoźnicy lotniczy wprowadzą odpowiednie szkolenia personelu naziemnego i pokładowego w zakresie postępowania z małoletnimi.*

3.85 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa i przewoźnicy lotniczy powinni, tam gdzie to możliwe, wymieniać informacje z odpowiednim 24-godzinnym punktem kontaktowym, do którego można skierować kwestie dotyczące opieki nad małoletnim.*

3.86 **Zalecenie**. – *Jeżeli pozwalają na to ograniczenia dotyczące danych osobowych i ochrony, Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby przewoźnicy lotniczy zgłaszali wszelkie obawy dotyczące sprawowania opieki nad małoletnimi odpowiednim władzom publicznym.*

3.87 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa powinny rozważyć umieszczenie małoletniego podróżującego samodzielnie, pod opieką odpowiedniego organu publicznego, przy pierwszej dostępnej okazji, jeśli istnieją istotne obawy dotyczące dobrostanu małoletniego, które nie mogą być szybko wyjaśnione.*

3.88 Umawiające się Państwa podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia, że przewoźnicy lotniczy nie zezwalają osobom nieletnim poniżej 5 roku życia na podróż bez osoby towarzyszącej.

3.89 Umawiające się Państwa podejmą odpowiednie środki w celu zapewnienia, że przewoźnicy lotniczy opracują

program sprawowania opieki nad osobami małoletnimi podróżującymi pod ich nadzorem.

3.90 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny zapewnić aby przewoźnicy lotniczy, przewożący małoletnich bez opieki w ramach programu przewoźnika zbierali następujące informacje w dedykowanym do programu formularzu:*

- Nazwisko i imię (imiona), numer paszportu lub dokumentu potwierdzającego tożsamość, dane kontaktowe (kraj pobytu, adres domowy, numer telefonu) małoletniego, osoby odprowadzającej małoletniego na pierwszy odcinek podróży i osoby odbierającej małoletniego w punkcie przylotu;

- Nazwisko i imię (imiona) i dane kontaktowe (kraj pobytu, adres domowy, numer telefonu) rodzica lub opiekuna prawnego małoletniego.

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 przewoźników lotniczych, Umawiające się Państwa przyjmą odpowiednie przepisy i procedury przewożenia ładunków drogą lotniczą oraz zastosują je w sposób zapobiegający niepotrzebnym opóźnieniom.

4.2 **Zalecenie. –** *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 Umawiające się Państwa opracują procedury dotyczące składania przed przylotem i przed odlotem deklaracji importowych i eksportowych towarów, pozwalające na szybkie wydawanie/odprawę tych towarów.

4.5 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 wydania/odprawy i, jeśli to możliwe, równoczesnego jej przeprowadzenia przy minimalnym opóźnieniu.

4.6 Umawiające się Państwa nie będą wymagały rutynowo fizycznej kontroli ładunku importowanego lub eksportowanego oraz oszacują, poprzez zarządzanie ryzykiem, które towary należy poddać kontroli oraz czas jej trwania.

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

4.8 **Zalecenie. –** *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.*

4.9 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.

4.9.1 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny rozważyć wprowadzenie programów zwiększających bezpieczeństwo dla Upoważnionych Przedsiębiorców (AEO), tworząc w ten sposób środowisko ułatwiające stosowanie celnych środków kontroli.*

Uwaga. — Ułatwienia w stosowaniu celnych środków kontroli mogą obejmować obniżony poziom kontroli fizycznych i rewizji celnych, przedstawienie ograniczonego zestawu elementów danych, notyfikację o zamierzeniu wykonania inspekcji przed przybyciem towarów i inne działania ułatwiające. Środki kontroli powinny być odpowiednie do dostarczonej z wyprzedzeniem służbom celnym wymaganej informacji i z zastosowaniem procedury oceny ryzyka.

4.9.2 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny zachęcać do ustanowienia porozumień i uzgodnień z drugimi Państwami dla wzajemnego uznawania ich własnego Upoważnionego Przedsiębiorcy (AEO) lub programów równoważnych.*

B. Informacje wymagane przez władze publiczne

4.10 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny zapewnić możliwość składania w formie elektronicznej informacji dotyczących ładunków przed przylotem lub odlotem tych ładunków.*

4.11 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.

4.11.1 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa, tam gdzie jest to wykonalne, powinny rozważyć użycie informacji przysłanych z wyprzedzeniem w kolejnych importowych, eksportowych i/lub tranzytowych procedurach celnych odnośnie wydania/odprawy towarów.*

4.12 Umawiające się Państwa będą zbierać dane statystyczne w czasie i w sposób niepowodujący opóźnień w wydawaniu towarów importowanych lub towarów przeznaczonych na eksport.

4.13 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.

4.14 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.

4.15 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.

4.16 W przypadku, gdy dokumenty importowe lub eksportowe towarów przedstawione są w formie papierowej, ich format będzie oparty na układzie stron dokumentów Organizacji Narodów Zjednoczonych – w przypadku deklarowania towarów, oraz na formacie Załącznika 3 w odniesieniu do Wykazu Ładunków.

4.17 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.

4.17.1 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny rozważyć wprowadzenie uzgodnień umożliwiających wszystkim stronom uczestniczącym w transporcie ładunku lotniczego składanie żądanej przez władze publiczne informacji dotyczącej przylotu, postoju i odlotu statku powietrznego i ładunku lotniczego w jednym punkcie przylotu (System jednego okienka).*

4.17.2 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny zachęcać wszystkich uczestników transportu, obsługi i odprawy ładunku lotniczego do uproszczenia właściwych procedur i dokumentów oraz do współpracy lub bezpośredniego udziału w tworzeniu elektronicznych systemów dla środowiska ładunków lotniczych, stosując uzgodnione na poziomie międzynarodowym standardy z założeniem rozszerzenia wymiany informacji dotyczącej ruchu lotniczego i zapewniając interoperacyjność pomiędzy systemami wszystkich uczestników.*

4.18 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby elektroniczne systemy wydawania i odprawy towarów obejmowały ich transfer pomiędzy lotniczymi i innymi środkami transportu.*

4.19 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.

4.20 **Zalecenie. –** *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.*

4.21 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 i importowego

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

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

4.24 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.

4.25 Umawiające się Państwa nie będą z urzędu wymagały przedstawiania dowodów odnoszących się do formalności przywozowych, wywozowych lub tranzytowych przybycia towarów eksportowych na miejsce.

4.26 **Zalecenie. –** *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 opóźniać odlotu statku powietrznego.*

4.27 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.

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

4.29 Umawiające się Państwa dopuszczą 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; lub

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

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.

4.30 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny ustanowić specjalne procedury, które pozwalają upoważnionym osobom na szybkie wydanie towarów w chwili ich nadejścia lub wysyłki. Te upoważnione osoby muszą spełniać określone kryteria, które mogą uwzględniać odpowiednio udokumentowane spełnienie obowiązujących wymogów i zadawalający system zarządzania dokumentacją handlową.*

4.30.1 **Zalecenie.** – *Specjalne procedury dla upoważnionych osób mogą obejmować, ale nie są ograniczone do:*

a) wydania towarów przeznaczonych na import lub eksport na podstawie minimalnej informacji niezbędnej dla zidentyfikowania towarów i zgodę na późniejsze wypełnienie ostatecznego zgłoszenia celnego;
b) odprawy towarów przeznaczonych na import lub eksport na terenie upoważnionej osoby lub w innym miejscu dopuszczonym w tym celu przez Urząd Celny;
c) złożenia zgłoszenia towarów przeznaczonych na import lub eksport na podstawie wpisu do dokumentacji upoważnionej osoby;
d) złożenia jednego zbiorczego zgłoszenia dla wszystkich towarów przeznaczonych na import w danym okresie, gdy towary są często importowane lub eksportowane przez tę samą osobę.

Uwaga. – W odniesieniu do pojęcia „upoważniona osoba" (patrz Zalecenia 4.30 i 4.30.1 powyżej), zwraca się uwagę na Normę Przejściową 3.32 Międzynarodowej Konwencji WCO w sprawie uproszczenia i normalizowania procedur celnych, ze zmianami, która weszła w życie w 2006 r. („zmieniona Konwencja Kioto").

4.31 **Zalecenie.** – *Zaleca się, aby towary niepoddane procedurom uproszczonym lub specjalnym, zawartym w treści postanowień w punktach od 4.27 do 4.30.1, 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.*

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

4.33 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.

4.34 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 niewyładowania towarów, akceptowalna przez władze celne; oraz
c) Wykaz Ładunku jest należycie poprawiony.

4.35 W przypadku, gdy z powodu błędu lub problemów w obsłudze, towary zostały wyładowane 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 niezgłoszenia 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.

4.36 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.

4.37 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.

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

4.38 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.

4.39 **Zalecenie.** – *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.*

4.40 **Zalecenie.** – *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.

4.41 **Zalecenie**. – *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.*

4.42 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.

4.43 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.

4.44 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.

4.45 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa uwzględniły import, wolny od opłat i podatków importowych, dokumentacji przewoźników lotniczych, opisanej w Rozdziale 1 niniejszego Załącznika, używanej w związku z międzynarodowymi usługami lotniczymi.*

E. Pojemniki i palety

4.46 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.

4.47 **Zalecenie. –** *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.*

4.48 **Zalecenie.** – *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.*

4.49 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.

4.50 Pojemniki i palety importowane, zgodnie z postanowieniami punktu 4.46 do Umawiającego się Państwa, będą mogły opuścić teren międzynarodowego portu lotniczego dla potrzeb wydania lub odprawy ładunków importowanych lub załadunku na eksport, zgodnie z uproszczoną dokumentacją i ustaleniami kontrolnymi.

4.51 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.

4.52 Umawiające się Państwa zezwolą na pożyczanie pomiędzy przewoźnikami lotniczymi pojemników i palet dopuszczonych do wjazdu, zgodnie z postanowieniami punktu 4.46 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.

4.53 Umawiające się Państwa zezwolą na reeksportowanie, poprzez jakiekolwiek wyznaczone do tego biuro celne, pojemników i palet dopuszczonych do wjazdu tymczasowego.

4.54 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 4.46.

F. Dokumenty i procedury pocztowe

4.55 Umawiające się Państwa będą obsługiwały, przekazywały i odprawiały pocztę, przestrzegając procedur dokumentacyjnych określonych przez obowiązujące akty prawne Powszechnego Związku Pocztowego.

G. Materiały radioaktywne

4.56 Umawiające się Państwo ułatwi bezzwłoczne wydanie materiałów radioaktywnych importowanych drogą powietrzną, w szczególności materiałów używanych w celach medycznych, pod warunkiem, że spełnione zostały odpowiednie wymogi prawne odnośnie importu takich materiałów.

Uwaga. – Informacja z wyprzedzeniem na temat transportu materiałów radioaktywnych, przekazana w formie elektronicznej lub papierowej, ułatwiłaby prawdopodobnie wjazd takich materiałów do państwa przeznaczenia.

4.57 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwo powinno unikać nakładania dodatkowych ograniczeń lub uregulowań celnych lub dotyczących wjazdu/wyjazdu niż te określone w Doc 9284, Techniczne Instrukcje Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną.*

4.58 W przypadku, gdy Umawiające się Państwo przyjmie regulacje lub ograniczenia celne lub dotyczące wjazdu/wyjazdu, które różnią się od tych wyszczególnionych w Doc 9284, *Techniczne Instrukcje Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną,* powiadomi ono niezwłocznie ICAO o tych odstępstwach, celem publikacji w Technicznych Instrukcjach, zgodnie z Rozdziałem 2, 2.5 Załącznika 18 ICAO.

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 punktem 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 Umawiające się Państwa, poprzez ich władze publiczne, prowadzą 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 zawiera informacje dotyczące lotu, którym taka osoba przyleciała oraz, 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 punktu 3.35.1, 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.

5.11.1 **Zalecenie.** – *Tam, gdzie ma to zastosowanie, Umawiające się Państwa powinny konsultować z przewoźnikami lotniczymi najbardziej dogodne miejsce, do którego osoba objęta zakazem wjazdu ma zostać wydalona.*

5.11.2 Jeżeli wydalenie osoby objętej zakazem wjazdu odnosi się do małoletniego podróżującego samodzielnie, Państwo wydalające podejmie odpowiednie działania w celu zapewnienia, że istnieją odpowiednie rozwiązania, uwzględniające najlepszy interes małoletniego w punkcie wylotu, tranzytu i miejscu przeznaczenia.

5.12 Umawiające się Państwo przyjmie do 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 wydali osoby do kraju, gdzie uprzednio została ona objęta zakazem wjazdu.

5.13 Umawiające się Państwa zaakceptują list przewodni oraz inne dokumenty, dostarczone zgodnie z pkt 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 niezbędne środki celem zapewnienia, że powyższe osoby zastosowały się do wymagań w zakresie posiadania odpowiednich dokumentów koniecznych do wjazdu do danego Państwa.

Uwaga. – Zwraca się uwagę na odpowiedni tekst Doc 9303, powiązane materiały pomocnicze i tekst Doc 9957, Podręcznik Ułatwień, w którym można znaleźć wyjaśnienia dotyczące nieprawidłowości w dokumentach podróży, a także informacje o ich badaniu i potwierdzaniu autentyczności.

5.15 **Zalecenie. –** *W sytuacji, gdy przewoźnik lotniczy współpracuje w sposób zadowalający z władzami państwowymi, np. zgodnie z porozumieniem (memorandum of understanding), zawartym pomiędzy zainteresowanymi stronami w celu zapobiegania przewozowi osób objętych zakazem wjazdu, Umawiające się Państwa powinny złagodzić grzywny i kary w przypadku odwiezienia tych 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 któregokolwiek 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.

5.18.1 **Zalecenie**. – *Zaleca się, jeżeli to możliwe, aby Umawiające się Państwa oraz przewoźnicy lotniczy wymieniały informacje przez właściwe punkty kontaktowe działające przez 24 godziny, do których powinny być kierowane zapytania osób deportowanych.*

5.18.2 Jeżeli wydalenie osoby deportowanej odnosi się do małoletniego podróżującego samodzielnie, Państwo deportujące podejmie odpowiednie działania w celu zapewnienia, że istnieją odpowiednie rozwiązania, uwzględniające najlepszy interes małoletniego w punkcie wylotu, tranzytu i miejscu przeznaczenia.

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 określającą, czy dana osoba deportowana nadaje się do deportacji pod eskortą lub bez eskorty, w tym jej stan zdrowia oraz psychiczną i fizyczną zdolność do odbycia podróży, gotowość lub niechęć do podróży, wzorce zachowań oraz wszelkie przypadki przemocy w przeszłości i/lub jakiekolwiek inne adekwatne informacje, które mogą pomóc operatorowi lotniczemu ocenić ryzyko dla bezpieczeństwa lotu; i

c) imiona i nazwiska oraz narodowość osób eskortujących.

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

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

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

5.19.2 Umawiające się Państwa w przypadku podjęcia przygotowań do wydalenia osoby deportowanej, wezmą pod uwagę politykę przewoźnika lotniczego odnośnie liczby osób deportowanych, które mogą być przetransportowane danym lotem.

Uwaga. ─ Umawiające się Państwa zasięgną opinii przewoźnika lotniczego w zakresie ustalenia najbardziej odpowiedniego lotu lub alternatywnej metody transportu.

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 jakiekolwiek 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 przedmiotowej normy, zalecane jest zwrócenie uwagi na normę 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 mu statusu bezpaństwowca.

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

A. Postanowienia ogólne

6.1 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że postanowienia Załącznika 9 będą wdrożone także w sytuacji, gdy port lotniczy zostanie sprywatyzowany.

6.1.1 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno, w konsultacji z zarządzającymi portami lotniczymi, zapewnić, że projektowanie, rozwój i utrzymanie obiektów na terenie międzynarodowych portów lotniczych zapewnia efektywne i skuteczne organizowanie przepływu pasażerów.*

6.1.2 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zarządzający portami oraz przewoźnicy lotniczy świadczą szybką odprawę pasażerów, załóg, bagażu, towarów i poczty.

6.1.3 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że na terenie międzynarodowych portów lotniczych możliwe będzie przeprowadzenie kwarantanny oraz dostępne będą skuteczne służby odprawy celnej, imigracyjnej, a także służby granicznej odprawy sanitarnej.
Uwaga 1. – Skuteczna graniczna odprawa celna, imigracyjna, kwarantannowa i sanitarna obejmuje terminową komunikację w celu zapewnienia, że dostosowanie do nowych wymagań jest rozsądne, wykonalne i możliwe w ustalonych ramach czasowych, zgodnie ze standardami 1.2 b) i 1.2 c) rozdziału 1.

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

Uwaga. – W związku z wymogami z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, należy zwrócić uwagę na odpowiednie zapisy Rozdziału 2, 2.3 Załącznika 17 ICAO[1].

6.2 ***Zalecenie.*** *– Umawiające się Państwa powinny regularnie oceniać możliwość wystąpienia bezpośrednich zagrożeń zdrowia publicznego w międzynarodowych portach lotniczych jako punktach wjazdu oraz zapewnić skoordynowane działania w celu przeciwdziałania tym zagrożeniom.*

Uwaga. – Zwraca się uwagę na wymagania dotyczące treści planu awaryjnego lotniska, zgodnie z załącznikiem 14 ICAO, tom I, rozdział 9.1, oraz na wymagania rozdziału 10, norma 10.16, dotyczące krajowego planu lotniczego na wypadek wybuchu ogniska choroby zakaźnej.

6.3 Każde Umawiające się Państwo będzie wymagać, że podmiot lub podmioty odpowiedzialne za planowanie nowych obiektów lub istotnych modyfikacji obiektów już istniejących w międzynarodowych portach lotniczych, włączając w to obiekty cargo będą od najwcześniejszego etapu dokonywać konsultacji z władzami publicznymi, operatorami lotniczymi i odpowiednimi ciałami reprezentującymi użytkowników lotniska.

6.4 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny zachęcać przewoźników lotniczych do informowania zarządzających portami i odpowiednie agencje rządowe, przy zachowaniu tajemnicy służbowej, o swoich usługach, rozkładzie lotów i planach związanych z flotą w porcie lotniczym, aby umożliwić racjonalne planowanie budynków i usług.*

6.5 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że w przypadku opłaty pasażerskiej, podatku portowego lub innej podobnej opłaty pobieranej w międzynarodowym porcie lotniczym, zawsze, gdy to możliwe, unikany będzie bezpośredni pobór tych opłat od pasażerów.*

6.6 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno, z uwzględnieniem odpowiednich uregulowań i ograniczeń ustanowionych przez zarządzających portami lotniczymi, spowodowanych ograniczoną powierzchnią lub przepustowością, zezwolić przewoźnikom lotniczym wybór, jak i przez kogo będzie wykonywana ich obsługa naziemna.*

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

B. Ustalenia dotyczące przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portu lotniczego

I. Postanowienia ogólne

6.7 Umawiające się Państwo zapewni, że zarządzający portami lotniczymi dostarczają odpowiednią infrastrukturę, celem umożliwienia pasażerom wejścia i opuszczenia pokładu statku powietrznego bez opóźnień.

6.8 **Zalecenie. –** *Zarządzający portami, przewoźnicy lotniczy i władze publiczne powinny wymieniać bez opóźnień, wszystkie odpowiednie informacje operacyjne, celem zapewnienia płynnego i sprawnego przepływu pasażerskiego oraz efektywne przydzielenie sił i środków.*

6.9 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa, zarządzający portami oraz przewoźnicy lotniczy, wtedy gdy jest to zasadne oraz po dokonaniu konsultacji, powinni wdrażać systemy automatycznej odprawy pasażerów oraz bagaży.*

6.10 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno wykorzystywać istniejące wytyczne dotyczące informacji wizualnej i oznakowania, włącznie z Doc 9636 „Międzynarodowe znaki dla dostarczenia informacji osobom korzystającym z terminali portów lotniczych i morskich”, opublikowanym wspólnie przez ICAO oraz Międzynarodową Organizację Morską w zakresie, w jakim mają zastosowanie.*

Uwaga. – Niewyczerpujący wykaz materiałów informacyjnych i źródeł informacji w zakresie „najlepszych praktyk”, do rozważenia i wykorzystywania przez Umawiające się Państwa, jest prowadzony na stronie internetowej ICAO https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx.

6.10.1 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo, w konsultacji z zarządzającymi oraz przewoźnikami lotniczymi, powinno informować pasażerów poprzez oznakowanie, ulotki, nagrania audio i video, internet oraz inne kanały komunikacyjne, na temat kar za naruszanie zasad wjazdu i odlotu oraz usiłujących importować lub eksportować jakikolwiek zakazany lub zabroniony przedmiot.*

6.11 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że zarządzający portami lotniczymi lub zarządzający terminalami lotniczymi zainstalują urządzenia ułatwiające przemieszczanie się, w sytuacji, gdy dystans do przebycia pieszo oraz natężenie ruchu pasażerskiego w terminalach pasażerskich to uzasadnia.*

6.12 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że zarządzający portem lotniczym lub przewoźnik, według właściwości, zainstaluje systemy informacji o lotach, dostarczające ścisłej, dokładnej oraz aktualnej co do minuty informacji o odlotach, przylotach, odwołanych lotach, opóźnieniach oraz przydziale terminali/gate'ów.*

6.13 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zachęcać zarządzających portami lotniczymi lub dostarczycieli usług według właściwości, do zapewnienia w międzynarodowych portach lotniczych parkingów samochodowych dla potrzeb krótko i długoterminowego użytku przez pasażerów, odwiedzających, załogi oraz personel.*

II. Przedsięwzięcia dotyczące parkowania i obsługi statku powietrznego

6.14 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić dostępność dogodnych usług, związanych z parkowaniem oraz obsługą statku powietrznego, w celu przyspieszenia odprawy oraz operacji na płycie lotniska i ograniczenia czasu postoju statku na ziemi.*

III. Pasażerowie, załoga i bagaż opuszczający port lotniczy

6.15 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że w godzinach pracy portu lotniczego jest zapewniony odpowiedni transport pomiędzy terminalami portu lotniczego przez właściwego dostawcę usług.*

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

6.17 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewniać, że personel wykonujący kontrolę bezpieczeństwa i/lub graniczną korzysta z efektywnych technologii screeningu oraz kontroli podczas sprawdzania pasażerów i ich bagaży w celu ułatwienia odlotu statku powietrznego.*
Uwaga. – Powinna być zachowana prywatność podczas jakiegokolwiek fizycznego przeszukania pasażerów. Pokoje gwarantujące prywatność są preferowane; jednakże przenośne ekrany mogą być również używane. Przeszukanie fizyczne powinno być przeprowadzane przez funkcjonariusza tej samej płci co pasażer poddany przeszukaniu.

6.18 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo w porozumieniu z zarządzającymi portami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi powinno dążyć do tego aby obiekty do odprawy członków załogi i wykonywania operacji były łatwo dostępne oraz w bliskiej odległości od siebie.*

6.19 **Zalecenie. –** *Zarządzający portami lotniczymi oraz władze publiczne powinny dostarczać efektywne usługi dla operatorów lotnictwa ogólnego lub ich agentów w zakresie wymogów operacyjnych i administracyjnych.*

6.20 Każde Umawiające się Państwo poczyni ustalenia odnośnie wystarczającej ilości punktów kontroli tak, aby odprawa odlatujących pasażerów i załóg, jeśli jest wymagana, mogła być wykonana bez opóźnień. Jeżeli jest to możliwe, dodatkowe punkty kontroli będą dostępne, do których będą kierowane przypadki skomplikowane bez opóźnienia głównego przepływu pasażerskiego.

IV. Pasażerowie, załoga i bagaż przylatujący do portu lotniczego

6.21 Umawiające się Państwa podejmą ustalenia dotyczące dostatecznej liczby kanałów kontroli, tak aby odprawa przylatujących 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.

6.22 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zachęcać zarządzających lotniskami do dostarczania odpowiedniej powierzchni na miejsce odbioru bagażu, pozwalającej na łatwe zidentyfikowanie i szybki odbiór bagaży rejestrowanych przez pasażerów.*

6.23 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, tam gdzie ma to zastosowanie, że zmechanizowane systemy dostarczania bagaży są zainstalowane w międzynarodowych portach lotniczych, celem ułatwienia przemieszczania się bagażu.*

6.24 Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że zarządzający lotniskami wspierają pasażerów w transporcie bagażu z miejsca odbioru bagażu do punktów, położonych tak blisko jak to możliwe stref, gdzie dostępny jest transport z portu lotniczego lub pomiędzy terminalami.

V. Tranzyt i transfer pasażerów oraz załogi

6.25 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, tam gdzie to możliwe oraz przy zachowaniu niezbędnych środków bezpieczeństwa i ochrony, zezwalały pasażerom na pozostanie na pokładzie statku powietrznego oraz na wejście/opuszczenie pokładu podczas tankowania paliwa.*

6.26 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że zarządzający portami lotniczymi przeznaczają wystarczającą powierzchnię na miejsce odprawy w strefach bezpośredniego tranzytu, zależnie od natężenia ruchu. Wymogi odnośnie powierzchni oraz godzin pracy powinny być uzgadniane pomiędzy portem lotniczym i przewoźnikami.*

VI. Pozostałe ułatwienia i usługi stosowane w budynkach terminali pasażerskich

6.27 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zachęcać porty lotnicze lub przewoźników lotniczych, w zależności od przypadku, do zapewnienia miejsc do przechowywania bagażu, pozostawionego przez właścicieli w międzynarodowych portach lotniczych, w celu późniejszego odbioru z uwzględnieniem wymogów ochrony.*

6.28 Każde Umawiające się Państwo zapewni, że zarządzający portem lotniczym lub przewoźnik, według właściwości, zapewnia miejsca, gdzie nieodebrany, niezidentyfikowany bądź zagubiony bagaż jest bezpiecznie przechowywany do momentu odprawy, przekazania, odbioru lub pozbycia się, zgodnie z mającymi zastosowanie uregulowaniami prawnymi. Upoważniony personel przewoźnika lotniczego lub dostarczyciela usług będzie miał dostęp do bagażu w czasie działalności operacyjnej portu lotniczego.

6.29 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwo, we współpracy z zarządzającymi portami, powinno:*

a) zapewnić, że budynki terminala są zaprojektowane, zarządzane i zorganizowane w sposób zapewniający, że osoby niepodróżujące nie zakłócają przepływu odlatujących oraz przylatujących pasażerów,
b) ulokować pomieszczenia dla grup lub operatorów turystycznych w ogólnodostępnych lub niekontrolowanych strefach przylotów i/lub odlotów w celu zminimalizowania zatorów w budynkach terminali, oraz
c) zapewnić, aby obiekty handlowe, będąc dogodnie zlokalizowane, nie utrudniały przepływu pasażerów.

VII. Obsługa ładunku i poczty oraz punkty odprawy celnej

6.30 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zachęcać zarządzających portami lotniczymi do zapewnienia odpowiednich warunków dla odprawy statków powietrznych cargo.*

6.31 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo, we współpracy z zarządzającymi portami, powinno zapewnić, że terminale cargo oraz drogi dojazdowe znajdujące się w strefie ogólnodostępnej są właściwie oznakowane i utrzymywane, w celu sprawnego dojazdu.*

6.32 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwo, we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi i przewoźnikami, powinno:*

a) zapewnić, że terminale cargo są zaprojektowane dla ułatwienia bezpiecznego, zgodnego z zasadami sanitarnymi, efektywnego i bezpiecznego transportu oraz przechowywania towarów, zgodnie z mającymi zastosowanie uregulowaniami prawnymi, oraz
b) zapewnić odpowiednie pomieszczenia do efektywnej i zgodnej z zasadami bezpieczeństwa i ochrony obsługi i przechowywania przesyłek cargo.

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

6.33 Każde Umawiające się Państwo zapewni wystarczające i bezpłatne usługi kontroli ze strony władz publicznych w czasie godzin pracy, ustanowionych przez odpowiednie władze.

Uwaga 1. – Na podstawie Załącznika 15 ICAO – Służby Informacji Lotniczej, Państwa są zobowiązane do publikowania rodzajów i godzin świadczonych usług odprawy (celnej, imigracyjnej, sanitarnej) w międzynarodowych portach lotniczych.

Uwaga 2. – W uzupełnieniu usług opisanych powyżej, Umawiające się Państwa, zarządzający portami lotniczymi lub przewoźnicy mogą wyrazić życzenie oferowania użytkownikom usług o podwyższonym standardzie (pasażerom, przewoźnikom i innym podmiotom, które korzystałyby z zaproponowanych dodatkowych usług), zarówno bezpłatnie, jak również odpłatnie, na zasadzie dobrowolności. W sytuacji, gdy byłaby ustalona opłata, powinna być ona ograniczona do pokrycia kosztów za dostarczane usługi.

6.34 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno rozważyć poczynienie odpowiednich ustaleń z innymi Państwami odnośnie rozmieszczenia przedstawicieli właściwych władz publicznych na ich terytorium, dla dokonania sprawdzenia z wyprzedzeniem statku powietrznego, pasażerów, bagaży, załóg oraz towarów, dla celów celnych, imigracyjnych, zdrowia publicznego, kwarantanny zwierząt oraz roślin, przed odlotem, jeśli takie działanie ułatwi odprawę przylotową w tych Państwach.*

D. Pasażerowie niezdyscyplinowani

6.35 Każde Umawiające się Państwo, we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi będzie podnosić świadomość pasażerów odnośnie niedopuszczalności i możliwych konsekwencji prawnych niezdyscyplinowanego lub zakłócającego porządek zachowania w portach lotniczych oraz na pokładzie statku powietrznego w celu powstrzymania i zapobiegania niezdyscyplinowanemu i zakłócającemu porządek zachowaniu.

6.36 Każde Umawiające się Państwo, we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi i przewoźnikami lotniczymi, podejmie środki w celu zapewnienia odpowiedniemu personelowi szkolenia w zakresie identyfikacji oraz radzenia sobie ze zdarzeniami z udziałem niezdyscyplinowanych i zakłócających porządek pasażerów.

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

E. Udogodnienia dla pasażerów

6.37 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo powinno, gdy uzasadnia to natężenie ruchu, zapewnić, że zarządzający portami lotniczymi dostarczają odpowiednie pomieszczenia w terminalach pasażerskich przeznaczone na opiekę nad dziećmi oraz zapewniają, że są one wyraźnie oznakowane i łatwo dostępne.*

6.38 **Zalecenie. –** *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, że zarządzający portem lotniczym lub dostawca(-y) usług, według właściwości, dostarczają pasażerom informacji na temat transportu naziemnego, dostępnego na lotnisku.*

6.39 Umawiające się Państwa dostarczą, gdy potrzeby pasażerów to uzasadniają, odpowiednie udogodnienia na terenie międzynarodowych portów lotniczych dla legalnej wymiany walut innych Państw poprzez agencje rządowe lub upoważnią do tego celu prywatne instytucje. 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.

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 rangą 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 statku powietrznego będzie miał prawo do zastosowania środków nadzwyczajnych, które uważa za niezbędne dla zdrowia oraz bezpieczeństwa pasażerów i załogi, a także dla zminimalizowania strat i skali 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 przechowany 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 Pocztowego.

ROZDZIAŁ 8. POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE UŁATWIEŃ

A. Zobowiązania oraz wyłączenie od rekwizycji lub konfiskaty

8.1 **Zalecenie. –** *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 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby statek powietrzny, wyposażenie naziemne i sprzęt przeznaczony do ochrony, części zamienne 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 uwłaczania 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 - *Poszukiwanie i Ratownictwo,* a także przez Załącznik 13 - *Badanie Wypadków i Incydentów Statków Powietrznych*, 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 Umawiające się Państwa nie będą wymagały innych dokumentów podróży niż paszport przy organizacji przylotu personelu, o którym mowa w pkt 8.3.

8.3.2 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa wymagające wiz wjazdowych od personelu, o którym mowa w pkt 8.3 powinny, tam gdzie to potrzebne wydawać takie wizy w chwili wjazdu lub ułatwić w inny sposób wjazd, gdy personel posiada nakaz wykonania misji od kompetentnych władz ich Państwa.*

8.3.3 **Zalecenie. –** *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 śledczych na miejsce wypadku lub incydentu oraz, jeśli istnieje taka potrzeba, udzielenia im pomocy.*

8.4 Umawiające się Państwa ułatwią:

a) 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;

b) przywóz wyżej wymienionych środków poprzez zastosowanie zwolnienia od należności celnych, a także innych podatków lub opłat, oraz wyłączenie ze stosowania jakichkolwiek przepisów ograniczających import towarów; oraz

c) usunięcie ze swojego terytorium zarówno uszkodzonego statku powietrznego jak i każdego statku powietrznego udzielającego pomocy, wraz z narzędziami, częściami zamiennymi i wyposażeniem, które mogły zostać przywiezione w celach poszukiwawczych, ratowniczych, badania wypadków, odzyskania lub naprawy.

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

8.5 Każde Umawiające się Państwo stosuje wymogi obowiązującego prawa do uszkodzonych statków powietrznych lub części lotniczych oraz innego zaopatrzenia lub ładunku w tych statkach powietrznych, a także jakiegokolwiek innego statku powietrznego, narzędzi, części zamiennych lub sprzętu sprowadzonego do tymczasowego użytku w

poszukiwaniach, ratownictwie, badaniach wypadków, odzyskiwaniu lub naprawach, nieusunięte z terytorium danego Umawiającego się Państwa w określonym przez to Państwo okresie.

8.6 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, każde zainteresowane Umawiające się Państwo zapewni 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 i loty repatriacyjne

8.7 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 niezwłoczne 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 „nagłe 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 - Służby Ruchu Lotniczego, Podręcznik dotyczący środków bezpieczeństwa dotyczących działań wojskowych potencjalnie niebezpiecznych dla operacji cywilnego statku powietrznego (Doc 9554), oraz Podręcznik dotyczący przechwytywania cywilnego statku powietrznego (Doc 9433), pod względem stosowania środków zapewniających bezpieczne przeprowadzanie lotów humanitarnych.

8.8 Umawiające się Państwa zapewnią terminową odprawę personelu, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunku i innych towarów przylatujących lotami humanitarnymi, do których odnosi się punkt 8.7.

8.9 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny ułatwiać wlot, wylot i tranzyt przez swoje terytoria samolotów biorących udział w lotach repatriacyjnych oraz podejmować wszelkie możliwe środki dla zapewnienia ich bezpiecznej eksploatacji. Takie loty należy rozpocząć jak najszybciej po uzyskaniu zgody zainteresowanych państw.*

8.10 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny zapewnić, aby personel oraz bagaż podręczny, bagaż rejestrowany, ładunek i inne towary przybywające lotami repatriacyjnymi były odprawiane bez opóźnień.*

Uwaga. – W odniesieniu do repatriacji zwłok ludzkich zarażonych chorobą zakaźną należy zapoznać się z odpowiednimi wskazówkami zawartymi w dokumencie 9957, The Facilitation Manual.

D. Skażenia morskie i operacje ratunkowe

8.11 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.

8.12 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 morskiemu oraz do operacji opisanych w punkcie 8.11.

E. Ustalenie krajowych programów ułatwień

8.13 Każde Umawiające się Państwo ustali pisemny program ułatwień krajowego transportu lotniczego w oparciu o wymogi ułatwień Konwencji oraz Załącznika 9 ICAO.

8.14 Każde Umawiające się Państwo zapewni, 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.

8.14.1 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby w trakcie ustalania programu ułatwień krajowego transportu lotniczego Państwa używały porad wyszczególnionych w Załączniku 12 i Doc 10042, Wzór Krajowego Programu Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym (Model National Air Transport Facilitation Programme).*

8.15 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.

8.16 **Zalecenie. –** *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.*

8.17 **Zalecenie. –** *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 Załącznikach 11 oraz 12.*

F. Ułatwienia w transporcie osób z niepełnosprawnościami

I. Postanowienia ogólne

8.18 Umawiające się Państwa zapewnią udzielanie, podczas podróży, specjalnej pomocy osobom niepełnosprawnym, zapewniając im korzystanie z usług dostępnych dla ogółu pasażerów. Pomoc będzie udzielana w sposób, który respektuje godność osoby.

Uwaga. – Zwraca się uwagę na Doc 9984, Wytyczne dotyczące dostępności transportu lotniczego dla osób z niepełnosprawnościami (Manual on Access to Air Transport by People with Disabilities), utworzone w celu opracowania standardów i zalecanych praktyk odnoszących się do ułatwień w transporcie osób z niepełnosprawnościami, a także wspierania branży lotnictwa cywilnego w ich implementacji.

8.19 **Zalecenie. –** *Zaleca się współpracę Umawiających się Państw zmierzającą do zagwarantowania osobom niepełnosprawnym dostępu do wszystkich elementów składowych podróży od przyjazdu do portu lotniczego wylotu do opuszczenia docelowego portu lotniczego.*

8.20 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa podjęły wraz z przewoźnikami lotniczymi, portami lotniczymi oraz agentami obsługi naziemnej, niezbędne kroki w celu ustalenia i publikacji 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.*

8.21 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny podjąć, wraz z przewoźnikami, portami lotniczymi, agentami obsługi naziemnej oraz agencjami turystycznymi kroki niezbędne do zapewnienia osobom z niepełnosprawnością potrzebnych im informacji w formacie dla nich zrozumiałym, w tym również dla osób z niepełnosprawnością poznawczą lub sensoryczną oraz podjąć niezbędne kroki do zapewnienia przewoźnikom lotniczym, portom lotniczym, i agentom obsługi naziemnej warunków, w których będą one w stanie udzielić tym pasażerom niezbędnej pomocy podczas podróży, w zależności od ich potrzeb.*

8.22 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa podjęły wszelkie niezbędne kroki zapewniające współpracę przewoźników i portów lotniczych oraz agentów obsługi naziemnej w celu opracowania i koordynacji programów szkoleniowych zapewniających, że dostępny jest przeszkolony personel do asysty osobom z niepełnosprawnością.*

II. Dostęp do portów lotniczych

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

8.24 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa zapewniły dostęp do systemów podnoszących lub jakichkolwiek innych urządzeń, ułatwiających osobom z niepełnosprawnością przemieszczanie się pomiędzy statkiem powietrznym i portem lotniczym w czasie przylotu i odlotu, w miejscach niewyposażonych w system ruchomych korytarzy. Należy unikać ręcznego podnoszenia*.

8.25 **Zalecenie.** – Umawiające się Państwa zapewnią podjęcie niezbędnych środków aby osoby niesłyszące i niewidome otrzymały informacje o usługach związanych z lotem w dostępnym dla nich formacie.

8.26 Umawiające się Państwa zapewnią aby miejsca przeznaczone do odbierania oraz pozostawienia osób z niepełnosprawnością na terenie budynku terminala były usytuowane jak najbliżej głównych wejść i/lub wyjść. Drogi dostępu muszą powinny być wolne od przeszkód i osiągalne dla osób z niepełnosprawnością celem ułatwienia przemieszczania się po porcie lotniczym.

8.27 **Zalecenie. –** *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 możliwością poruszania się.*

8.28 Umawiające się Państwa zapewnią stosowne miejsca parkingowe dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, a także podjęcie odpowiednich środków, ułatwiających im poruszanie się pomiędzy miejscami parkingowymi i budynkami terminala.

8.29 **Zalecenie. –** *Zaleca się, aby transfer osób z niepełnosprawnością z jednego statku powietrznego do drugiego był przeprowadzony tak skutecznie jak to możliwe z uwzględnieniem terminów łączonych lotów.*

III. Dostęp do usług lotniczych

8.30 Umawiające się Państwa podejmą niezbędne kroki, zapewniające osobom z niepełnosprawnością równy dostęp do usług lotniczych.

8.31 **Zalecenie. –** *Zaleca się wprowadzenie przez Umawiające się Państwa postanowień, na mocy których nowo wprowadzony do eksploatacji lub wyremontowany statek powietrzny powinien spełniać, tam gdzie na to zezwala rozmiar, konfiguracja i typ samolotu minimalne, jednolite standardy dostępności pod względem wyposażenia na pokładzie, obejmującego ruchome podłokietniki, pokładowe wózki inwalidzkie, dostosowane toalety, a także odpowiednie oświetlenie i oznakowanie.*

8.32 **Zalecenie. –** *Zaleca się bezpłatny przewóz w kabinie sprzętu wspomagającego, używanego przez osoby z niepełnosprawnością, jeżeli miejsce, waga oraz wymogi bezpieczeństwa na to pozwalają, lub bezpłatny przewóz i oznakowanie jako bagaż priorytetowy.*

8.33 **Zalecenie**. **–** *Zaleca się bezpłatny przewóz zwierząt-przewodników, towarzyszących osobom z niepełnosprawnością w kabinie, na podłodze obok miejsca zajętego przez tę osobę, z uwzględnieniem stosownych przepisów krajowych lub przepisów przewoźnika lotniczego.*

8.34 Umawiające się Państwa, które ograniczają transport urządzeń zasilanych bateriami, włączając w to pomoce do przemieszczania się zawierające baterie ciekłe, powiadomią bezzwłocznie ICAO o takich ograniczeniach, celem ich włączenia do Doc 9284, Techniczne Instrukcje Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną oraz zapewni, że przewoźnicy opublikują te informacje zgodnie z Rozdziałem 2, 2.5 Załącznika 18 ICAO.

8.35 **Zalecenie.** – *Zasadniczo, osoby z niepełnosprawnością powinny być dopuszczone do podróży bez wymagania zezwolenia medycznego. Przewoźnicy lotniczy mogą wymagać od osób z niepełnosprawnością uzyskania pozwolenia medycznego w przypadku takiego stanu, gdy nie jest oczywiste, że są zdolni do odbycia podróży, lub gdy podróż może negatywnie wpłynąć na ich bezpieczeństwo, aktualny stan zdrowia lub samopoczucie, jak również mieć negatywny wpływ na innych pasażerów.*

8.36 **Zalecenie. –** *Zasadniczo, osoby z niepełnosprawnością powinny mieć możliwość wyboru czy wymagają one pomocy osoby wspomagającej. W przypadku, gdy wymagana jest obecność osoby wspomagającej, zaleca się aby Umawiające się Państwa zachęciły przewoźników lotniczych do zaoferowania zniżki w przewozie danej osobie wspomagającej. Zaleca się ponadto, aby przewoźnicy lotniczy wymagali obecności osoby wspomagającej jedynie w przypadkach, gdy oczywistym jest, że osoba z niepełnosprawnością nie jest samowystarczalna, co może stanowić ryzyko naruszenia bezpieczeństwa i dobra tej osoby lub innych pasażerów.*

8.37 Umawiające się Państwa zachęcą do wcześniejszego powiadomienia w przypadkach, gdy wymagana jest pomoc lub istnieje konieczność wnoszenia.

G. Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach lotniczych i ich rodzinom

8.38 Państwo, na którego terytorium wydarzył się wypadek lotniczy, oraz państwa z nim sąsiadujące podejmą ustalenia celem ułatwienia tymczasowego wjazdu na ich terytoria członkom rodzin ofiar wypadku lotniczego.

8.39 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.

8.40 **Zalecenie. –** *Podczas aranżowania wjazdu osób wymienionych w punkcie 8.38, Państwo, na którego terytorium wydarzył się wypadek i państwa z nim sąsiadujące nie powinny wymagać innych dokumentów podróży niż paszport lub zastępczy 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 8.38 i 8.39, powinny one przyspieszyć wydanie tych wiz.*

8.41 Umawiające się Państwa podejmą ustalenia celem wydania zastępczych dokumentów podróży, jeśli są one wymagane, dla swoich obywateli, którzy ocaleli z wypadku lotniczego.

8.42 Umawiające się Państwa rozszerzą konieczną pomoc, taką jak aranżowanie transportu i odprawę celną, podczas odsyłania szczątek ludzkich do kraju pochodzenia, na żądanie członków rodzin ofiar wypadku lub przewoźnika lotniczego, którego statek powietrzny uległ wypadkowi.

8.43 Umawiające się Państwa ustanowią przepisy prawne i wykonawcze i/lub politykę wspierania osób poszkodowanych w wypadkach lotniczych i ich rodzin.

Uwaga. – Zwraca się uwagę na Doc 9998 Polityka ICAO w sprawie wspierania osób poszkodowanych w wypadkach lotniczych i ich rodzin oraz Doc 9973 Podręcznik dotyczący wspierania osób poszkodowanych w wypadkach lotniczych i ich rodzin.

8.44 ***Zalecenie. –*** *Umawiające się Państwa, powinny zapewnić, aby każdy operator statku powietrznego lub lotniska, odpowiednio, opracował odpowiednie plany zapewnienia terminowej i skutecznej pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom.*

Uwaga. – Plany operatorów portów lotniczych dotyczące pomocy ofiarom wypadków lotniczych i ich rodzinom mogą stanowić część planu awaryjnego lotniska (AEP) wymaganego na podstawie Załącznika 14 – Lotniska.

H. Handel ludźmi

8.45 Umawiające się Państwa podejmą starania w celu upewnienia się, że zostały wprowadzone procedury zwalczające handel ludźmi, w oparciu o Kompleksową Strategię, włączając w to czytelny system raportowania i wyznaczenie punktów kontaktowych z właściwymi, kompetentnymi władzami dla portów i przewoźników lotniczych.

Uwaga. – Kluczowe elementy, które należy uwzględnić w Kompleksowej Strategii *zwalczania handlu ludźmi, obejmują: prawo, przywództwo, politykę, protokoły sprawozdawcze i mechanizmy reagowania, partnerstwa, szkolenia, świadomość społeczną, gromadzenie danych, wymianę informacji oraz wsparcie dla ofiar i ocalałych. Te kluczowe elementy powinny opierać się, w miarę możliwości, na podejściu skoncentrowanym na ofierze i opartym na traumie. Dalsze wskazówki dotyczące opracowania kompleksowej strategii, w tym przykłady, można znaleźć w dokumencie ICAO Doc 10171.*

8.46 Umawiające się Państwa powinny przyjąć odpowiednie środki aby zapewnić, że personel portu lotniczego i przewoźnika lotniczego mający bezpośredni kontakt z podróżnymi posiada szkolenia w zakresie świadomości handlu ludźmi.

I. Handel zwierzętami

8.47 ***Zalecenie.*** *– Umawiające się Państwa powinny zapewnić istnienie procedur zwalczania handlu dziką fauną i florą, w tym jasnych systemów raportowania oraz punktów kontaktowych właściwych organów dla operatorów lotnisk i linii lotniczych.*

ROZDZIAŁ 9. SYSTEMY DANYCH DOTYCZĄCYCH PASAŻERA

A. Postanowienia ogólne

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

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

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

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

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

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

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

B. Dane pasażerów przekazywane z wyprzedzeniem (API)

9.7 Każde Umawiające się Państwo ustanowi system przekazywania z wyprzedzeniem danych pasażerów (API).

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

Uwaga 2. – System iAPI obejmuje przechwytywanie tych samych danych o pasażerach w trybie zbiorczym, ale przekazywanych w komunikacji dwukierunkowej, w której agencje kontroli granicznej reagują w czasie rzeczywistym do operatorów statków powietrznych na zasadzie pasażer po pasażerze, podczas operacji odprawy. Pozwala to krajowi docelowemu i/lub krajowi wylotu na podjęcie kontroli związanych z granicami i ochroną ruchu lotniczego oraz dostarczenie operatorowi statku powietrznego komunikatu nakazującego wejście na pokład lub komunikatu ze wskazówkami, zapewniając możliwość uniemożliwienia danej osobie wejścia na pokład statku powietrznego lub przybycia, wjazdu i/lub opuszczenia ich granic.

Uwaga 3. – Rada Bezpieczeństwa ONZ w Rezolucji 2178 (2014), w paragrafie 9 „wzywa Państwa Członkowskie do żądania od linii lotniczych działających na ich terytorium dostarczania właściwym organom krajowym informacji API w celu wykrycia opuszczenia ich terytorium, lub próby wjazdu do, lub tranzytu przez ich terytorium, za pomocą cywilnych statków powietrznych, osób wskazanych przez Komitet powołany na mocy Rezolucji 1267 (1999) i 1989 (2011) („Komitet"), a ponadto wzywa Państwa Członkowskie do zgłaszania do Komitetu każdej próby opuszczenia ich terytorium, lub próby wjazdu do, lub tranzytu przez ich terytorium przez takie osoby oraz udostępnianie tych informacji Państwu zamieszkania lub obywatelstwa, odpowiednio i zgodnie z prawem krajowym i zobowiązaniami międzynarodowymi".

9.8 ***Zalecenie.*** *– Każde Umawiające się Państwo powinno rozważyć wprowadzenie interaktywnego systemu przekazywania danych pasażerów (iAPI) z wyprzedzeniem.*

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

Uwaga 1. – Wiadomości UN/EDIFACT PAXLST i CURSES są standardowymi wiadomościami elektronicznymi, rozwiniętymi szczególnie, jako podzbiór UN/EDIFACT, do obsługi przekazu (elektronicznego) list pasażerów. UN/EDIFACT oznacza elektroniczną wymianę danych, opracowanych w ramach Organizacji Narodów Zjednoczonych dla celów administracji, handlu i transportu („United Nation Rules for Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport). Zasady te obejmują zbiór zaakceptowanych na szczeblu międzynarodowym norm, dyrektyw i wytycznych dotyczących elektronicznej wymiany danych o charakterze strukturalnym, a w szczególności związanych z wymianą towarów i usług pomiędzy niezależnymi, skomputeryzowanymi systemami informacyjnymi WCO, IATA oraz ICAO wspólnie ustaliły maksymalny zakres danych API, które powinny być włączone do wiadomości PAXLST w celu przekazania tych danych przez operatorów lotniczych do organów kontroli granicznej w państwie odlotu lub przeznaczenia. Należy oczekiwać, że norma UN/EDIFACT może być uzupełniona przez nowoczesne techniki komunikacyjne, takie jak międzynarodowe standardy xml lub aplikacje internetowe.

Uwaga 2. – W obecnej strukturze formatu wiadomość UN/EDIFACT PAXLST i CURSES nie znajduje zastosowania w lotnictwie ogólnym.

Uwaga 3. – Wiadomości PAXLST UN / EDIFACT i CURSES są j obecnie zdefiniowane przez uznane na całym świecie Wytyczne w sprawie przekazywania danych pasażerów z wyprzedzeniem (Guidelines on Advance Passenger Information) (API) przyjęte przez WCO / IATA / ICAO.

9.10 Podczas określania informacji identyfikacyjnych pasażerów, które mają być przesyłane, Umawiające się Państwa będą wymagały tylko informacji znajdujących się w polu odczytu maszynowego dokumentów podróży, zgodnych ze specyfikacjami zawartymi w Doc 9303, zatytułowanym „Dokumenty podróży czytane maszynowo". Wszystkie wymagane informacje będą odpowiadać specyfikacjom dla formatów wiadomości UN/EDIFACT PAXLIST, które są dostępne w Wytycznych w sprawie przekazywania z wyprzedzeniem danych pasażerów (Guidelines on Advance Passenger Information API przyjętych przez WCO/IATA/ICAO dotyczących API.

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

.

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

9.13 Umawiające się Państwo wdrażające system API, będzie szukać, tak dalece jak to możliwe, ograniczeń w nakładaniu operacyjnych oraz administracyjnych obciążeń na operatorów lotniczych, przy jednoczesnym usprawnianiu ułatwień dla pasażerów.

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

9.15 Umawiające się Państwa, wdrażające system API, nie będą wymagały listy pasażerów w formie papierowej, ani też w żadnym niestandardowym formacie.

9.16 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa, implementujące interaktywny system przekazywania z wyprzedzeniem danych pasażerów (iAPI) powinny:*

a) *dążyć do zminimalizowania wpływu na systemy używane przez przewoźników lotniczych oraz infrastrukturę techniczną poprzez prowadzenie konsultacji z przewoźnikami lotniczymi przed opracowaniem i implementacją systemu iAPI; i*

b) *współpracowały z przewoźnikami lotniczymi przy opracowywaniu systemu iAPI, który zintegruje się z interfejsem systemu kontroli odlotów przewoźników lotniczych.*

C. Elektroniczne systemy podróży (ETS)

9.17 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa, które chcą ustanowić Elektroniczny System Podróży (ETS) powinny zintegrować system weryfikacji przed podróżą z interaktywnym systemem Advanced Passenger Information (iAPI).*

Uwaga. – Umożliwi to Państwom, które stosują standardy przesyłania danych zgodne z międzynarodowymi wytycznymi, integrację z systemami kontroli odlotów (DCS) przewoźnika lotniczego, w celu zapewnienia mu weryfikacji autentyczności zezwolenia na podróż pasażera w czasie rzeczywistym, podczas odprawy.

9.18 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa, które chcą ustanowić ETS, powinny:*

a) zapewnić niezawodną elektroniczną platformę do składania wniosków, na którą drogą internetową (online) można przesłać wniosek o zezwolenie na podróż. Państwo powinno wskazać, że elektroniczna platforma jest preferowanym sposobem składania wniosków w celu ograniczenia zakresu działania nieoficjalnych zewnętrznych pośredników, którzy mogliby pobierać dodatkową opłatę za złożenie wniosku;
b) zapewnić wbudowane w aplikację narzędzia, które pomagają osobom uniknąć błędów podczas wypełniania formularza wniosku, włącznie ze zrozumiałymi instrukcjami co do tego, od których narodowości wymagany jest ETS, i nie pozwalają na przetwarzanie wniosków nieuprawnionych pasażerów (np. obywatelstwo i/lub typ dokumentu);
c) ustanowić automatyczne i ciągłe sprawdzanie odpowiednich alertów;
d) udostępnić pasażerowi elektroniczne powiadomienie w celu zastąpienia papierowych dokumentów potwierdzających zezwolenie na podróż;
e) zapewnić, aby informacje wymagane od pasażera były zrozumiałe zgodnie z prawem krajowym i przepisami tego Państwa.

9.19 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny zezwolić do opublikowania harmonogramu implementacji, przez co zbuduje świadomość odnośnie nadchodzących zmian, a także opracowuje strategię komunikacji wielojęzycznej we współpracy z innymi rządami, przedsiębiorstwami turystycznymi, liniami lotniczymi i organizacjami w celu zakomunikowania o planowanym wdrożeniu ETS.*

9.20 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny uwzględnić okres przejściowy po wejściu w życie, w którym dopuszcza się, że pasażerowie mogą wjechać do kraju, ale informowani są o nowych wymaganiach, np. poprzez rozdawanie ulotek dotyczących nowych wymagań.*

9.21 **Zalecenie.** – *Każde Umawiające się Państwo, które wymaga ETS, powinno przyjąć politykę gwarantującą, że pasażerowie zostaną poinformowani o wymogach ETS w chwili dokonywania rezerwacji i powinno zachęcać przewoźników lotniczych do rozszerzenia sprawdzenia ETS od punktu, w którym podróż raczej się rozpoczęła niż od ostatniego punktu przed wlotem do kraju, w którym obowiązuje wymóg ETS .*

Uwaga. – Będzie to zależało od porozumień pomiędzy różnymi przewoźnikami lotniczymi począwszy od możliwości check-in aż do ich wzajemnych stosunków.

D. Dane dotyczące przelotu pasażera (PNR)

9.22 Każde Umawiające się Państwo:

a) rozwinie zdolności do gromadzenia, wykorzystywania, przetwarzania i ochrony danych dotyczących przelotu pasażera (PNR) w odniesieniu do lotów do i ze swojego terytorium, wspieranych odpowiednimi ramami prawnymi i administracyjnymi (takimi jak między innymi: prawodawstwo, rozporządzenie lub dekret), a także do zachowania spójności ze wszystkimi normami zawartymi w sekcji D rozdział 9 Załącznika 9;

b) dostosuje swoje wymogi dotyczące gromadzenia i przetwarzania danych PNR do wytycznych zawartych w Doc 9944, Guidelines on Passenger Name Record (PNR) Data oraz w wytycznych implementacyjnych dla wiadomości PNRGOV opublikowanych i zaktualizowanych przez WCO i zatwierdzonych przez ICAO i IATA; oraz

c) przyjmie i wdroży komunikaty PRNGOV jako metodę transferu danych PNR pomiędzy linią lotniczą a rządem w celu zapewnienia globalnej interoperacyjności.

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

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

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

a) wyraźnego określenia w swoich ramach prawnych i administracyjnych danych PNR, które mają być wykorzystywane w ich operacjach;

b) wyraźnego określenia celów, do jakich dane PNR mogą być wykorzystywane przez organy, które nie powinny wykraczać poza to, co jest konieczne z punktu widzenia celów, jakie mają zostać osiągnięte, w tym w szczególności celów związanych z bezpieczeństwem granic w celu zwalczania terroryzmu i poważnej przestępczości; oraz

c) ograniczenia ujawniania danych PNR innym organom; w tym samym państwie lub w innych Umawiających się Państwach, które pełnią funkcje związane z celem, dla którego dane PNR są przetwarzane, w szczególności do celów bezpieczeństwa granic, oraz zapewnienia ochrony porównywalnej z ochroną zapewnianą przez organ ujawniający.

9.24 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

a) zapobiegania nieuprawnionemu dostępowi do danych PNR, ich ujawnianiu i wykorzystywaniu, oraz zapewnienia, że ich ramy prawne przewidują kary za niewłaściwe wykorzystanie, nieuprawniony dostęp i nieuprawnione ujawnienie);
b) zapewnienia, że gwarancje stosowane przy gromadzeniu, wykorzystywaniu, przetwarzaniu i ochronie danych PNR mają zastosowanie do wszystkich osób fizycznych bez bezprawnego różnicowania;

c) podjęcia środków w celu zapewnienia, że osoby fizyczne są informowane o gromadzeniu, wykorzystywaniu, przetwarzaniu i ochronie danych PNR oraz o stosowanych normach prywatności;

d) odjęcia środków w celu zapewnienia, że operatorzy statków powietrznych informują swoich klientów o przekazywaniu danych PNR;

e) zapewnienia administracyjnych i sądowych mechanizmów odwoławczych, umożliwiających osobom fizycznym dochodzenie środków zaradczych w przypadku niezgodnego z prawem przetwarzania ich danych PNR przez organy publiczne; oraz

f) zapewnienia odpowiednich mechanizmów, ustanowionych w ich ramach prawnych i administracyjnych, umożliwiających osobom fizycznym uzyskanie dostępu do swoich danych PNR oraz w razie konieczności zwrócenie się o ich poprawienie, usunięcie lub umieszczenie w nich adnotacji.

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

9.26 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

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

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

9.28

Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

a) niewymagania od operatorów statków powietrznych gromadzenia danych PNR, które nie są wymagane jako część ich normalnych procedur operacyjnych, ani nie filtrowania danych przed ich przekazaniem; oraz

b) niewykorzystywania danych PNR ujawniających pochodzenie rasowe lub etniczne osoby fizycznej, jej poglądy polityczne, przekonania religijne lub filozoficzne, przynależność do związków zawodowych lub dane dotyczące jej zdrowia, życia seksualnego lub orientacji seksualnej, poza wyjątkowymi i bezpośrednimi okolicznościami w celu ochrony żywotnych interesów osoby, której dane dotyczą, lub innej osoby fizycznej. W przypadku przekazania takich informacji Umawiające się Państwa usuwają takie dane tak szybko, jak to możliwe.

9.29 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

a) zachowania danych PNR przez określony okres czasu, zdefiniowany w ich ramach prawnych i administracyjnych, który jest okresem niezbędnym i proporcjonalnym do celów, do których dane PNR są wykorzystywane;

b) depersonalizowania zachowanych danych PNR, które umożliwiają bezpośrednią identyfikację osoby, której dane te dotyczą, po upływie ustalonych okresów, które nie wykraczają poza to, co jest konieczne, jak określono w ich krajowych przepisach i politykach, z wyjątkiem przypadków, gdy są one wykorzystywane w związku z możliwym do zidentyfikowania toczącym się postępowaniem, zagrożeniem lub ryzykiem związanym z celami określonymi w pkt 9.23 b);

c) wykonania ponownej personalizacji lub demaskacji danych PNR wyłącznie w przypadku, gdy są one wykorzystywane w związku z możliwym do zidentyfikowania toczącym się postępowaniem, zagrożeniem lub ryzykiem do celów określonych w pkt 9.23 b); oraz

d) usuwania lub anonimizowania danych PNR na koniec okresu zatrzymania, z wyjątkiem przypadków, gdy dane te są wykorzystywane w związku z możliwym do zidentyfikowania toczącym się postępowaniem, zagrożeniem lub ryzykiem do celów określonych w pkt 9.23 b).

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

Uwaga 2. – Norma ta nie ma na celu ograniczenia postępowań karnych w Umawiających się Państwach, takich jak dochodzenie, ściganie i procesy karne, związanych z celami określonymi w pkt 9.23 b).

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

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

9.32 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

a) co do zasady, udostępniania danych PNR metodą „push", aby chronić dane osobowe zawarte w systemach operatorów oraz aby operatorzy zachowali kontrolę nad swoimi systemami;
b) dążenia do ograniczenia, w możliwie największym stopniu, obciążeń operacyjnych i administracyjnych dla operatorów statków powietrznych, przy jednoczesnym zwiększeniu ułatwień dla pasażerów;
c) nienakładania grzywien i kar na operatorów statków powietrznych za wszelkie nieuniknione błędy spowodowane awarią systemu, która mogła skutkować nieprzekazaniem lub przekazaniem uszkodzonych danych PNR; oraz
d) ograniczenia do minimum liczby przypadków, w których te same dane PNR są przekazywane w odniesieniu do konkretnego lotu.

Uwaga 1. – Termin „push" odnosi się do metody wykorzystywanej przez operatorów statków powietrznych do przekazywania komunikatów PNRGOV do pojedynczego okna danych pasażera.

Uwaga 2. – W wyjątkowych okolicznościach oraz gdy metoda przekazywania danych PNR „push" nie jest wykonalna, jak np. w przypadku awaryjnego lądowania samolotu, Umawiające się Państwo może skorzystać z alternatywnych sposobów pozyskiwania danych PNR w celu utrzymania ciągłości działania.

9.33 Umawiające się Państwa są zobowiązane do:

a) nieutrudniania lub uniemożliwiania przekazywania danych PNR przez operatora statku powietrznego lub inną właściwą stronę, oraz do nienakładania sankcji, kar lub tworzenia nieuzasadnionych przeszkód wobec operatorów statków powietrznych lub innych właściwych stron, które przekazują dane PNR do innego Umawiającego się Państwa, pod warunkiem że system danych PNR Umawiających się Państw jest zgodny z normami zawartymi w załączniku 9 rozdział 9 sekcja D; oraz

b) w równym stopniu zachowania zdolności do wprowadzenia lub utrzymania wyższych poziomów ochrony danych PNR, zgodnie ze swoimi ramami prawnymi i administracyjnymi, oraz do zawierania dodatkowych porozumień z innymi Umawiającymi się Państwami, w szczególności w celu wspierania bezpieczeństwa zbiorowego; osiągnięcia wyższych poziomów ochrony danych PNR, w tym w zakresie zatrzymywania danych; lub ustanowienia bardziej szczegółowych przepisów dotyczących przekazywania danych PNR, pod warunkiem że środki te nie są w inny sposób sprzeczne ze standardami zawartymi w załączniku 9 sekcja D rozdział 9.

Uwaga 1. – Termin „inne właściwe strony" odnosi się do podmiotów, które przekazują dane PNR Umawiającym się Państwom, takich jak organizatorzy wycieczek i biura podróży.

9.34 Umawiające się Państwa zobowiązane są do wykazania, wobec każdego wnioskującego Umawiającego się Państwa, swojej zgodności ze standardami zawartymi w załączniku 9 sekcja D rozdział 9. Wykazanie zgodności z normami PNR na żądanie odbywa się tak szybko, jak to możliwe. Umawiające się Państwa zobowiązane są do przeprowadzenia tego procesu w dobrej wierze i w sposób terminowy.

Uwaga 1. – Wykazanie zgodności może nastąpić m.in. w oparciu o konsultacje dwustronne lub informacje zawarte w internetowej liście kontrolnej ICAO dotyczącej zgodności z załącznikiem 9 - Ułatwienia kontynuowane w systemie elektronicznego rejestrowania rozbieżności (Electronic Filing of Differences, EFOD).

9.34.1 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa powinny zezwolić innym Umawiającym się Państwom przestrzegającym norm PNR na otrzymywanie danych PNR, przynajmniej tymczasowo, przy czym w razie konieczności powinny zachęcać do konsultacji.*

9.35 Jeżeli Umawiające się Państwa stwierdzą, że muszą powstrzymać, uniemożliwić lub w inny sposób utrudnić przekazywanie danych PNR lub mogą ukarać operatora statków powietrznych, czynią to w sposób przejrzysty i z zamiarem rozwiązania sytuacji, która spowodowała takie postanowienie.

9.36 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa ustanawiające program PNR lub wprowadzające znaczące zmiany w istniejącym programie, zgodnie z niniejszymi SARPs, powinny proaktywnie powiadomić inne Umawiające się Państwa utrzymujące połączenia lotnicze między nimi przed otrzymaniem danych, w tym informacji, czy przestrzegają one niniejszych SARPs, w celu zachęcenia lub ułatwienia ewentualnych szybkich konsultacji.*

9.37 **Zalecenie.** – *Podejmując próby rozwiązania sporów dotyczących przekazywania danych PNR, Umawiające się Państwa nie powinny nakładać kar na operatorów statków powietrznych.*

ROZDZIAŁ 10. PRZEPISY DOTYCZĄCE ZDROWIA

A. Międzynarodowe przepisy zdrowia i związane z nimi działania

10.1 Umawiające się Państwa będą postępować zgodnie ze stosownymi przepisami Międzynarodowych Przepisów Zdrowia (2005) Światowej Organizacji Zdrowia („IHR").

10.2 Umawiające się Państwa nie będą powstrzymywały statku powietrznego przed lądowaniem w którymkolwiek z międzynarodowych portów lotniczych z przyczyn dotyczących zdrowia publicznego, chyba że będzie się to odbywało zgodnie z IHR.

10.2.1 **Zalecenie.** – *Umawiające się Państwa, w sytuacjach wyjątkowych, gdy jest rozważane zawieszenie transportu lotniczego z przyczyn dotyczących zdrowia publicznego, powinny skonsultować się ze Światową Organizacją Zdrowia oraz organem odpowiedzialnym za zdrowie publiczne Państwa, na terenie którego wystąpiła choroba, przed podjęciem jakiejkolwiek decyzji o wstrzymaniu transportu lotniczego*.

10.3 **Zalecenie**. – Umawiające się Państwa rozważające wprowadzenie środków ochrony zdrowia oprócz tych zalecanych przez WHO, czyni to zgodnie z IHR, w tym między innymi z Artykułem 43, który stanowi po części, że w trakcie podejmowania decyzji odnośnie wdrożenia dodatkowych środków ochrony zdrowia Państwa Członkowskie opierają ustalenia na: (a) zasadach naukowych, (b) dostępnych dowodach naukowych potwierdzających zagrożenie dla zdrowia ludzkiego, lub tam gdzie takie dowody są niewystarczające, dostępnych informacjach, w tym pochodzących z WHO i innych wiarygodnych organizacji międzyrządowych i międzynarodowych organów; i (c) wszelkich dostępnych szczegółowych wskazówek lub porad ze strony WHO.

Uwaga 1. – Norma 10.3 ma zastosowanie tylko do sytuacji, co do których istnieje oficjalne Tymczasowe Zalecenie IHR (na przykład w kontekście zdeklarowanego zagrożenia dla zdrowia publicznego o znaczeniu międzynarodowym) lub Stałe Zalecenie wprowadzone w życie. Wymagania zamieszczone w Artykule 43 mogą mieć także zastosowanie w innych kontekstach, w tym dodatkowych środków stosowanych do ruchu międzynarodowego (w tym statków powietrznych), takich jak Artykuły 23.2, 27.1 i 28 IHR.

Uwaga 2. – Artykuł 43 IHR wymaga także, aby Państwo wdrażające dodatkowe środki, które w znaczącym stopniu zakłócają ruch międzynarodowy, dostarczyło do WHO uzasadnienie naukowe związane ze zdrowiem publicznym, dotyczące zastosowania tych środków.

10.3.1 **Zalecenie. –** *Każde Państwo, będące pod wpływem środków podjętych zgodnie ze Standardem 10.2 lub, w którym wstrzymano transport lotniczy zgodnie z Zaleceniem 10.2.1 powinno, tam gdzie to stosowne, konsultować z Państwem wprowadzającym te środki. Celem konsultacji byłoby wyjaśnienie naukowych informacji i przyczyn dotyczących zdrowia publicznego leżących u podstaw podjętych środków i uzgodnienia obustronnie akceptowalnego rozwiązania.*

10.4 Umawiające się Państwa, wymagające dowodu szczepienia lub badań profilaktycznych będą akceptowały Międzynarodowe Świadectwo Szczepień lub Badań Profilaktycznych, określone w IHR.

10.5 Umawiające się Państwa podejmą wszelkie możliwe środki aby zapewnić, że osoby dokonujące szczepień używają formularzy Międzynarodowych Świadectw Szczepień lub Profilaktyki, zgodnie z Artykułem 36 i Załącznikiem 6 IHR w celu zagwarantowania, że wszędzie będą honorowane w sposób jednolity.

10.6 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny wspierać cyfrowe wydawanie świadectw szczepień zgodnie z zaleceniami WHO, a te świadectwa szczepień powinny być interoperacyjne ze specyfikacjami zawartymi w raporcie technicznym ICAO Visible Digital Seal for non-constrained environments (VDS-NC).*

10.7 Każde Umawiające się Państwo podejmie ustalenia, umożliwiające przewoźnikom lotniczym oraz zainteresowanym agencjom udostępnienie pasażerom, wystarczająco wcześnie przed odlotem, informacji na temat wymogów, dotyczących szczepień w krajach docelowych.

B. Kontrola dokumentacji dotyczącej zdrowia

10.8 Umawiające się Państwa udzielają pomocy operatorom statków powietrznych w ocenie standardowych dokumentów zdrowotnych przedstawianych przez pasażerów, w celu zapobiegania oszustwom i nadużyciom.

Uwaga. – W miarę jak państwa badają rozwiązania cyfrowe, mogą także pomagać operatorom statków powietrznych w ocenie tych rozwiązań.

10.9 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa, wymagając dokumentacji zdrowotnej jako wymogu przy wjeździe lub tranzycie, powinny zachęcać operatorów statków powietrznych do stosowania procedur sprawdzania, czy pasażerowie i załoga posiadają niezbędną dokumentację zdrowotną, a w stosownych przypadkach - do oceny standardowej dokumentacji zdrowotnej na potrzeby przewozu na ich terytorium.*

10.10 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa wymagające znormalizowanych dokumentów zdrowotnych i/lub dokumentacji związanej ze zdrowiem powinny rozważyć stworzenie platformy cyfrowej poświęconej zdrowiu, na której pasażerowie mogliby ubiegać się o uzyskanie powiadomienia o zgodzie na podróż od państw docelowych i tranzytowych.*

10.11 **Zalecenie. –** *Gdy Umawiające się Państwa utworzą platformę cyfrową dotyczącą zdrowia, operatorzy statków powietrznych powinni, jeśli jest to wymagane, przeprowadzać kontrole w punkcie wejścia na pokład, aby upewnić się, że każdy pasażer otrzymał zgodę na podróż od państw tranzytu i przeznaczenia*.

Uwaga. – W sytuacjach, gdy państwa dysponują interaktywnymi interfejsami API, państwo może połączyć portal z interaktywną odpowiedzią API (CUSRES) do linii lotniczej, przekazując jej wiadomość OK / NOT OK.

10.12 Umawiające się Państwa nie nałożą kary na operatorów statków powietrznych w przypadku, gdy przylatujący pasażerowie zostaną objęci zakazem wjazdu lub pasażerowie w tranzycie nie spełnią warunków transferu, na podstawie znormalizowanych dokumentów zdrowotnych i/lub dokumentacji związanej ze zdrowiem, jeżeli operatorzy statków powietrznych mogą wykazać, że przeprowadzili niezbędne kontrole.

10.13 **Zalecenie**. **–** *Umawiające się Państwa powinny rozważyć zautomatyzowanie kontroli dokumentacji związanej z ochroną zdrowia lub stosowanie procedur bezdotykowych.*

10.14 **Zalecenie**. **–** *Umawiające się Państwa powinny rozważyć podjęcie działań po przylocie w celu złagodzenia skutków wobec pasażerów, którzy mogą być objęci zakazem wjazdu lub niespełniających wymogów zdrowotnych państwa.*

Uwaga. – Szczepienia, ponowne szczepienia, testy i/lub kwarantanna mogą być alternatywą wobec uznania pasażera za osobę objętą zakazem wjazdu.

10.15 Umawiające się Państwa wymagające dokumentacji zdrowotnej jako warunku wjazdu na ich terytorium podejmą środki zapewniające jasne i skuteczne przekazywanie informacji pasażerom i operatorom statków powietrznych, tak aby byli oni informowani o tych wymaganiach w rozsądnym terminie.

Uwaga 1. – Zasadność ram czasowych można ustalić, uwzględniając – w przypadku wymagań dotyczących badań – dostępność badań i czas oczekiwania na wyniki badań przez osobę podróżującą samolotem.

Uwaga 2. – Terminowe informowanie o zmianach w wymaganiach dotyczących dokumentacji zdrowotnej oznacza, że dostosowanie do nowych wymagań jest uzasadnione w danych okolicznościach, praktyczne i wykonalne dla pasażerów i operatorów statków powietrznych w ustalonych ramach czasowych, zgodnie z rozdziałem 1 Normy 1.2 b) i 1. 2c).

Uwaga 3. – Terminowe przekazywanie informacji o państwach operatorom statków powietrznych i pasażerom gwarantuje, że wszyscy są informowani o wymaganiach dotyczących wjazdu w państwach tranzytu i przeznaczenia oraz minimalizuje prawdopodobieństwo, że na pokład samolotu wejdą pasażerowie, którzy byliby niedopuszczeni ze względu na zmianę wymagań dotyczących wjazdu w państwie tranzytu i przylotu.

C. Zapobieganie chorobom zakaźnym i łagodzenie ich skutków

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

Uwaga 1. – Wskazówki odnośnie opracowania krajowego planu postępowania w lotnictwie cywilnym można znaleźć na stronie internetowej ICAO, w zakładce poświęconej Medycynie Lotniczej.

Uwaga 2. – Podręcznik dotyczący testowania i transgranicznych środków zarządzania ryzykiem związanym z Covid-19 (Doc 10152) zawiera narzędzia oceny, które państwa mogą wykorzystać do oceny i wdrażania środków w ramach swojego procesu decyzyjnego.

Uwaga 3. – Konieczna jest koordynacja stosowanych procesów i środków oraz reagowanie na określone zdarzenia zdrowotne/wypadki między planem krajowym a planem działania na wypadek awarii na lotnisku.

10.16.1 Każde Umawiające się Państwo zapewnia włączenie lotniskowych planów działania w sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego do lotniskowego planu operacyjno-ratowniczego dla każdego międzynarodowego portu lotniczego w celu zapewnienia gotowości i reagowania na wystąpienie ognisk chorób zakaźnych na poziomie portu lotniczego.

Uwaga 1. – Załącznik 11 – Służby ruchu lotniczego oraz Załącznik 14 – Lotniska, Tom I – Projektowanie i eksploatacja lotnisk zawierają wymogi dla służb ruchu lotniczego i lotnisk ustanowienia odpowiednio planów awaryjnych lub planów awaryjnych lotnisk w celu nagłych wypadków związanych ze zdrowiem publicznym o znaczeniu międzynarodowym.

Uwaga 2. – Wskazówki dotyczące opracowywania planu działania w sytuacji zagrożenia zdrowia publicznego na lotnisku można znaleźć na stronie internetowej ICAO pod adresem https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/ICAO-References.aspx.

10.17 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa rozważające podjęcie środków zdrowotnych w celu zapobiegania rozprzestrzenianiu się choroby zakaźnej lub ograniczania jej rozprzestrzeniania się powinny rozważyć zastosowanie wielowarstwowego podejścia opartego na ocenie ryzyka.*

Uwaga. – Podręcznik ICAO dotyczący testowania i transgranicznych środków zarządzania ryzykiem związanym z Covid-19 (Doc 10152) zawiera przykłady wielopoziomowych podejść opartych na ocenie ryzyka, które można wykorzystać do wspierania korytarzy zdrowia publicznego. Środki w ramach wielopoziomowego podejścia opartego na ocenie ryzyka mogą obejmować, w zależności od choroby zakaźnej, testy (PCR, antygenowe lub inne dopuszczalne testy), wymagania dotyczące stosowania masek na twarz przez pasażerów i personel, starania mające na celu utrzymanie fizycznej odległości, ulepszone urządzenia do higieny rąk, środki kontroli wektorów, praktyki kwarantanny, uświadamianie pasażerów, środki umożliwiające odnalezienie osób narażonych na zakażenie oraz środki związane z odprawą sanitarną.

10.18 **Zalecenie. –** *Umawiające się Państwa powinny rozważyć priorytetowe traktowanie kluczowych pracowników lotnictwa, w tym załóg lotniczych, w zakresie szczepień i profilaktyki.*

10.19 Umawiające się Państwa zapewnią, że dowódca statku powietrznego bezzwłocznie przekazuje informacje o podejrzeniu wykrycia choroby zakaźnej 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 oczywiste i powiązane ze sobą objawy i symptomy, np. gorączkę (temperatura 38°C/100°F lub więcej), wyraźnie złe samopoczucie, uporczywy kaszel, utrudnione oddychanie, uporczywa biegunka, uporczywe 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 jest zobligowany do

postępowania zgodnie z protokołami i/lub procedurami swojej linii lotniczej, a dodatkowo do postępowania zgodnie z wymaganiami prawnymi z zakresu ochrony zdrowia państwa wylotu i/lub docelowego. Te ostatnie będą do odnalezienia w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) lub Notice to Airmen (NOTAM) danego Państwa.

Uwaga 3. – Załącznik 6 – Eksploatacja statków powietrznych opisuje „pokładowe" środki medyczne, których przewożenie na pokładzie statku powietrznego jest wymagane. W dokumencie Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc 4444) (PANS-ATM) opisano procedury, których powinien przestrzegać dowódca statku powietrznego w porozumieniu z kontrolą ruchu lotniczego.

10.19.1 **Zalecenie**. - *Umawiające się Państwa, wymagające informacji o pasażerach i/lub załogach w celu ustalenia kontaktów powinny rozważyć zbieranie tych informacji w formie cyfrowej bezpośrednio od osób do celów zarządzania pandemią lub zbieranie do celów zarządzania konkretnym incydentem Formularzy Lokalizacji Pasażera dla Celów Zdrowotnych (Public Health Passenger Locator Form), zamieszczonej w Załączniku 13.*

Uwaga. – W celu zarządzania konkretnym zdarzeniem zdrowotnym wymagającym użycia papierowych Formularzy Lokalizacji Pasażera dla Celów Zdrowotnych państwo powinno zapewnić, że będą dostępne odpowiednie zapasy, przygotowane do użycia w międzynarodowych portach lotniczych oraz do dystrybucji przewoźnikom lotniczym.

10.20 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa, wymagające informacji o stanie zdrowia pasażerów, powinny rozważyć zbieranie tych informacji w formie cyfrowej bezpośrednio od osób do celów zarządzania pandemią lub zbieranie, do celów zarządzania konkretnym incydentem, Formularza deklaracji własnej pasażera dotyczącej zdrowia, opracowanego dla tego konkretnego zagrożenia zdrowotnego.*

Uwaga 1. – Aby zarządzać określonym zdarzeniem zdrowotnym, wymagającym użycia papierowego Formularza deklaracji własnej pasażera dotyczącej zdrowia, państwa powinny udostępnić odpowiednie zapasy do wykorzystania w swoich międzynarodowych portach lotniczych oraz do rozprowadzenia wśród operatorów statków powietrznych.

Uwaga 2. – Formularz deklaracji własnej pasażera dotyczącej zdrowia należy wydrukować na odwrocie istniejącego Formularza lokalizacji pasażera dotyczący zdrowia, jeśli wymagane są oba formularze.

10.21 Umawiające się Państwa powinny zapewnić, że procedury obsługi i dystrybucji produktów konsumpcyjnych (np. żywność, dostawy napojów i wody) na pokład statku powietrznego oraz do portu lotniczego są zgodne z IHR oraz odpowiednimi wytycznymi WHO oraz Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Wyżywienia i Rolnictwa (FAO).

10.22 Umawiające się Państwa zapewnią, aby osoby i podmioty zaangażowane w obsługę i dystrybucję produktów żywnościowych (tj. żywności, napojów i wody) na pokładzie samolotu i w porcie lotniczym były odpowiednio przeszkolone do świadczenia takiej usługi zgodnie z odpowiednimi wytycznymi WHO oraz FAO.

10.23 Umawiające się Państwa, we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi i przewoźnikami, zapewnią, że wprowadzony został bezpieczny, zgodny z przepisami sanitarnymi oraz efektywny system usuwania i składowania wszelkich odpadów, zanieczyszczonej wody oraz innych substancji niebezpiecznych dla zdrowia osób, zwierząt i roślin, zgodnie z IHR oraz odpowiednimi wytycznymi WHO oraz FAO.

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

10.24 Każde Umawiające się Państwo, wspólnie z zarządzającymi portami lotniczymi, zapewni środki ochrony zdrowia publicznego, obejmujące kwarantannę osób, zwierząt i roślin, na terenie międzynarodowych portów lotniczych.

10.25 **Zalecenie**. *Umawiające się Państwa powinny, o ile to możliwe, zapewnić pasażerom, załodze i personelowi naziemnemu dostęp do usług i placówek związanych z ochroną zdrowia na terenie lub w pobliżu głównych, międzynarodowych portów lotniczych.*

Uwaga 1. – Placówki i usługi związane z ochroną zdrowia mogą obejmować ocenę i badanie stanu zdrowia, szczepienia lub ponowne szczepienia oraz wydawanie odpowiednich zaświadczeń. Niniejsze Zalecenie nie stanowi prawa pasażerów, załogi i personelu naziemnego do poddania się badaniom, szczepieniom lub ponownym szczepieniom w międzynarodowych portach lotniczych.

Uwaga 2. – Zwraca się uwagę na część IV i Załącznik 1 do Międzynarodowych przepisów zdrowotnych (2005) dotyczącą wymagań w zakresie podstawowej przepustowości dla portów lotniczych wyznaczonych przez Umawiające się Państwa jako punkty wejścia na ich terytorium.

10.26 **Zalecenie**. – *Zaleca się, aby Umawiające się Państwa, zapewniły, w porozumieniu z zarządzającymi portami lotniczymi i w zależności od warunków lokalnych, aby międzynarodowe porty lotnicze posiadały dostęp do odpowiednich obiektów służących administrowaniu zdrowiem publicznym, kwarantanną zwierzęcą i roślinną, stosowanych w odniesieniu do statku powietrznego, załogi, pasażerów, bagażu, ładunku, poczty oraz zaopatrzenia.*

10.27 **Zalecenie**. – *Umawiające się Państwa powinny zapewnić, że pasażerowie oraz załoga w tranzycie 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.*

10.28 Umawiające się Państwa, we współpracy z zarządzającymi portami lotniczymi, zapewnią, aby międzynarodowe porty lotnicze utrzymywały i regularnie oceniały infrastrukturę i usługi związane z ochroną zdrowia, w tym w zakresie udzielania pierwszej pomocy na miejscu, a także, aby istniały odpowiednie rozwiązania, umożliwiające szybkie kierowanie sporadycznych, poważniejszych przypadków do wcześniej ustalonej, kompetentnej opieki medycznej.

Uwaga. – Zalecane jest prowadzenie konsultacji na temat wszelkich zagadnień z zakresu zdrowia pasażerów z WHO.

ZAŁĄCZNIK 1. DEKLARACJA OGÓLNA

297 mm (lub 11 ¾ ”)

DEKLARACJA OGÓLNA
(wylot/przylot)

Przewoźnik .....

Znaki Państwa Przynależności i Rejestracji* .....Lot numer.....Data.....

Odlot z .....Przylot do.....

(miejscowość) (miejscowość)

TRASA LOTU

(w kolumnie „miejscowość” zawsze podaje się punkt początkowy podróży, wszystkie punkty zatrzymania się na trasie oraz punkt przeznaczenia)

MIEJSCOWOŚĆ	IMIONA I NAZWISKA CZŁONKÓW ZAŁOGI*	LICZBA PASAŻERÓW NA DANYM ODCINKU LOTU**
		Miejscowość odlotu: Wsiadający na pokład ..... Tranzytem tym samym lotem ..... *Miejscowość przylotu:* Opuszczający pokład ..... Tranzytem tym samym lotem .....

Deklaracja zdrowotna

Imiona i nazwiska oraz numery miejsc osób chorych na pokładzie, poza cierpiącymi na chorobę powietrzną lub poszkodowanymi w wyniku wypadków, które mogą cierpieć na chorobą zakaźną (temperatura 38°C/100°F lub więcej, której towarzyszą jeden lub więcej z następujących oznak lub symptomów: np. wygląd osoby wyraźnie chorej, nieustępujący kaszel, trudności w oddychaniu, nieustępująca biegunka, nieustępujące wymioty, wysypka na skórze, zasinienia lub krwawienie bez uprzednich skaleczeń oraz powikłania tych ostatnich. Zwiększają one prawdopodobieństwo, że osoba cierpi na chorobę zakaźną), jak również przypadki chorobowe odnoszące się do osób, które opuściły pokład statku powietrznego podczas ostatniego lądowania

…….....

.....

Szczegóły dot. każdej dezynsekcji lub czynności sanitarnych (miejscowość, data, godzina, metoda) w czasie wykonywania lotu. Jeżeli w czasie wykonywania lotu nie przeprowadzono dezynsekcji, proszę podać szczegóły ostatnio przeprowadzonej

.....

.....

Podpis, jeśli jest wymagany, godz. i data _____

Odpowiedzialny członek załogi

Do wypełnienia tylko przez organy urzędowe

Stwierdzam, że wszystkie oświadczenia i szczegóły zawarte w niniejszej Deklaracji Ogólnej, a także we wszystkich uzupełniających formularzach, których okazanie z niniejszą Deklaracją Ogólną jest wymagane, są pełne, ścisłe i prawdziwe – według posiadanych przeze mnie informacji, oraz że wszyscy pasażerowie tranzytowi kontynuują lub będą kontynuować lot.

PODPIS _____

Autoryzowany Agent lub Dowódca statku powietrznego

Wymiary dokumentu: 210 mm x 297 mm (lub 8 ¼” x 11 ¾”)

* Wypełnić w przypadku, kiedy wymaga tego Państwo.

** Nie wypełniać, gdy przedstawiona została lista pasażerów. Wypełnić jedynie w przypadku, gdy Państwo tego wymaga.

210 mm (lub 8 ¼”)

ZAŁĄCZNIK 2. LISTA PASAŻERÓW

297 mm (lub 11 ¾ ")

LISTA PASAŻERÓW

Przewoźnik

.....

Znaki Państwa Przynależności i Rejestracji* ..... Numer lotu.....Data.....

Odlot z ..... Przylot do.....

(miejscowość) (miejscowość)

Nazwisko i inicjały	Obywatelstwo	Do wypełnienia jedynie przez przewoźnika	Do wypełnienia przez władze urzędowe

Wymiary dokumentu: 210 mm x 297 mm (lub 8 ¼" x 11 ¾")

* Wypełnić jedynie w przypadku, kiedy wymaga tego Państwo.

210 mm (lub 8 ¼")

Uwaga – W przypadku podwójnego obywatelstwa, należy wpisać jedno, zgodne z wpisem w dokumencie podróży, którym posługuje się pasażer.

ZAŁĄCZNIK 3. WYKAZ ŁADUNKÓW

297 mm (lub 11 ¾ ")

WYKAZ ŁADUNKÓW

Przewoźnik .....

Znaki Państwa Przynależności i Rejestracji* .....

Numer Lotu..... Data .....

Odlot z ..... Przylot do.....

(miejscowość) (miejscowość)

Numer lotniczego listu przewozowego	Ilość sztuk	Rodzaj towarów*	Do wypełnienia jedynie przez przewoźnika	Do wypełnienia jedynie przez władze rządowe

Wymiary dokumentu: 210 mm x 297 mm (lub 8 ¼" x 11 ¾")

* Wypełnić jedynie w przypadku, kiedy wymaga tego Państwo.

210 mm (lub 8 ¼")

ZAŁĄCZNIK 4. ZAŚWIADCZENIE O DEZYNSEKCJI O PRZEDŁUŻONYM DZIAŁANIU

RZĄD …….....

ZAŚWIADCZENIE O DEZYNSEKCJI O PRZEDŁUŻONYM DZIAŁANIU

Wewnętrzne powierzchnie, w tym luki bagażowe tego statku powietrznego .....

(rejestracja statku powietrznego)

zostały poddane działaniu zatwierdzonego środka do dezynsekcji o przedłużonym działaniu w dniu .....

(data)

zgodnie z zaleceniami Światowej Organizacji Zdrowia (WHO Weekly Epidemiological Record No. 7, 1985, p. 47; No. 12, 1985, p. 90; No 45, 1985, pp. 345-346 and No. 44,1987, pp. 335-336) i wszelkimi zmianami do nich.

Zastosowanie środka dezynfekującego musi być ponowione, w przypadku usunięcia znacznej ilości środka do dezynsekcji o przedłużonym działaniu poprzez czyszczenie i w każdym innym przypadku, po upływie 8 tygodni od daty powyżej.

Data wygaśnięcia: .....

Podpis: .....

Upoważnienie: .....

Data: .....

ZAŁĄCZNIK 5. KARTA WEJŚCIA NA POKŁAD/OPUSZCZENIA POKŁADU*

MIĘDZYNARODOWA KARTA WEJŚCIA NA POKŁAD/OPUSZCZENIA POKŁADU*

(Proszę wypełniać drukowanymi literami*)

1. Nazwisko: ..... Imię (imiona): .....

2. Data urodzenia: .... …….....
(dzień) (miesiąc) (rok)

3. Narodowość: .....

4. Dokumenty przewozowe: ....
Państwo wydania Rodzaj dokumentu Numer dokumentu

5. W przypadku pasażerów przylatujących
port wejścia na pokład: .....
lub
W przypadku pasażerów odlatujących
port zejścia z pokładu: .....

6. Pozostałe dane, w zależności od wymogów

a) .....

b) .....

c) .....

* Dotyczy języków stosujących alfabet łaciński.

ZAŁĄCZNIK 6. ZALECENIE RADY WSPÓŁPRACY CELNEJ*

Dotyczy uproszczonej, opartej na systemie dwukanałowym, kontroli celnej pasażerów, przybywających drogą powietrzną (8 czerwca 1971 r.)

RADA WSPÓŁPRACY CELNEJ

Nawiązując do Zalecenia Nr B-3 Siódmej Sesji Wydziału Ułatwień Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, przyjętego przez Radę tejże Organizacji w grudniu 1968 roku, nawiązującego do ustalenia dwukanałowych systemów szybkiej odprawy celnej bagażu przybywającego na teren portów lotniczych;

Nawiązując do Zalecenia Nr 11, przyjętego na Drugiej Sesji Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego w lipcu 1969 roku, poświęconej systemowi dwukanałowemu zwanemu też RG (od angielskiego red/green – czerwony/zielony);

Pragnąc przyczynić się do usprawnienia przepływu ruchu pasażerskiego na terenie portów lotniczych;

Uwzględniając, że cel ten można osiągnąć poprzez zastosowanie uproszczonej procedury, opartej na systemie dwukanałowym, przeznaczonym do kontroli celnej pasażerów oraz i ich bagażu;

Uwzględniając, że system ten można dostosować, bez ograniczania efektywności kontroli, a także, że pozwala on władzom celnym na sprawną obsługę rosnącej liczby pasażerów, bez związanego z tym zwiększania liczby urzędników celnych;

Uwzględniając, że zharmonizowanie funkcji tego systemu pomiędzy różnymi krajami jest bardzo ważne dla jego płynnej pracy;

Zaleca się, aby Członkowie, ściśle współpracując z zarządzającymi lotniskami oraz innymi zainteresowanymi agencjami, zastosowali, na terenie większych portów lotniczych, opisany poniżej dwukanałowy system kontroli celnej pasażerów oraz bagażu:

1. System umożliwi pasażerom wybór dwóch typów kanałów:

   a) pierwszy (zielony), przeznaczony dla pasażerów nie posiadających przy sobie towarów lub posiadających tylko towary niepodlegające opłatom i podatkom importowym oraz nie podlegające zakazom lub ograniczeniom dotyczącym importu oraz
   b) drugi (czerwony), przeznaczony dla innych pasażerów.

2. Każdy z kanałów będzie dokładnie oznaczony, tak aby różnica pomiędzy nimi była zrozumiała dla pasażerów. Za podstawowe oznakowanie należy przyjąć:

   a) dla kanału, o którym mowa w punkcie 1 a), znak zielony, w kształcie ośmiokąta, z napisem:

   NIC DO OCLENIA - NOTHING TO DECLARE (RIEN À DÉCLARER)

   b) dla kanału, o którym mowa w punkcie 1 b), znak czerwony, w kształcie kwadratu, z napisem: TOWARY DO OCLENIA (MARCHANDISES À DÉCLARER)

Zaleca się ponadto oznaczenie kanałów napisem: ODPRAWA CELNA (DOUANE)

3. Napisy, o których mowa w punkcie 2, będą wykonane w języku angielskim lub francuskim, a także w innych językach, przydatnych na terenie danego portu lotniczego.

4. Pasażerowie muszą być dostatecznie poinformowani na temat wyboru kanałów. Z tego powodu ważnym jest, aby:

   a) pasażerowie zostali poinformowani o działaniu systemu, a także o opisach i ilości towarów, jakie mogą posiadać przy korzystaniu z kanału zielonego. Można tego dokonać za pomocą plakatów lub tablic, ulokowanych na terenie portu lotniczego lub za pomocą ulotek, dostępnych publicznie na terenie portu lotniczego bądź rozprowadzanych przez agencje turystyczne, linie lotnicze i inne zainteresowane organy;

   b) droga prowadząca do kanałów była czytelnie oznaczona.

---

* Obecnie pod nazwą Światowa Organizacja Celna (WCO).

5. Kanały będą ulokowane za obszarem dostawy bagażu, tak aby pasażerowie posiadali swój bagaż podczas wybierania kanału. Należy również przygotować kanały, tak aby ruch pasażerów z tego obszaru do wyjść był jak najbardziej bezpośredni.

6. Odległość pomiędzy obszarem dostawy bagażu i wejściami do kanałów będzie umożliwiała pasażerom podjęcie decyzji o wyborze kanału oraz przejście do niego bez powodowania zatorów.

7. Pasażerowie w kanale zielonym nie będą poddawani formalnościom celnym, a funkcjonariusze celni będą mogli dokonywać jedynie kontroli wyrywkowej; w kanale czerwonym pasażerowie będą wypełniać formalności wymagane przez kontrolę celną.

Zwraca się uwagę na fakt, że system dwukanałowy jest niekoniecznie kompatybilny z innymi systemami kontroli, na przykład systemem wymiany, chyba że stosowne przepisy wymagają pełnej kontroli pasażerów oraz ich bagażu.

Prosi się Członków akceptujących niniejsze Zalecenie o poinformowanie Sekretarza Generalnego:

a) o swojej akceptacji oraz o dacie, od której rozpoczną stosowanie danego Zalecenia;

b) o nazwach portów lotniczych, na terenie których używany jest system dwukanałowy.

Sekretarz Generalny prześle te informacje do Administracji Celnych Członków, Sekretarza Generalnego Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), a także do Dyrektora Międzynarodowego Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (IATA).

ZAŁĄCZNIK 7. CERTYFIKAT CZŁONKA ZAŁOGI (CMC)

Państwo wystawiające
Kompetentna władza
państwa wystawiającego

CERTYFIKAT CZŁONKA ZAŁOGI

Fotografia właściciela certyfikatu

Nazwisko: *Imię:*

Płeć: *Narodowość:* *Data urodzenia:*

Zatrudniony/a przez: *Zawód:*

Dokument Nr: *Data ważności:*

(Podpis właściciela)

STRONA PRZEDNIA CMC

Państwo wystawiające

Posiadacz może, za każdym razem, wjechać ponownie na terytorium państwa po okazaniu certyfikatu, w ramach okresu jego ważności.

Wydana w:
(miejsce wydania)

Podpis:
(Władze wystawiające dokument)

Pole odczytu maszynowego
(pozostawić puste w przypadku braku możliwości automatycznego odczytu)

STRONA TYLNA CMC

Uwaga. – Szczegółowe specyfikacje dla certyfikatu członka załogi czytanego maszynowo znajdują się w Doc 9303 ICAO, Cz. 5.

Państwo wystawiające
Kompetentna władza
państwa wystawiającego

CERTYFIKAT INSPEKTORA LOTNICTWA CYWILNEGO

Nazwisko: *Imię:*

Fotografia właściciela certyfikatu

Płeć: *Narodowość:* *Data urodzenia:*

Zatrudniony/na przez: *Zawód:*

Dokument Nr:

INSPEKTOR LOTNICTWA CYWILNEGO

Data ważności:

(Podpis właściciela)

STRONA PRZEDNIA CERTYFIKATU INSPEKTORA LOTNICTWA CYWILNEGO

Państwo wystawiające

Posiadacz może, za każdym razem, wjechać ponownie na terytorium państwa po okazaniu certyfikatu, w ramach okresu jego ważności.

Wydana w:
(miejsce wydania)

Podpis:
(Władze wystawiające dokument)

Pole odczytu maszynowego
(pozostawić puste w przypadku braku możliwości automatycznego odczytu)

STRONA TYLNA CERTYFIKATU INSPEKTORA LOTNICTWA CYWILNEGO

Uwaga. – Szczegółowe specyfikacje dla certyfikatu czytanego maszynowo znajdują się w Doc 9303 ICAO, Cz. 5

ZAŁĄCZNIK 9. PROPONOWANY WZÓR DOKUMENTU DOTYCZĄCEGO ZAWRÓCENIA OSOBY UZNANEJ ZA NIEPOŻĄDANĄ

1. Zaświadczenie wystawiane w miejsce zgubionych lub zniszczonych dokumentów podróży (patrz punkt 5.6)

Z: Urząd imigracyjny lub inne właściwe władze: (nazwa)
Port lotniczy: (nazwa)
Państwo: (nazwa)
Numer telefonu:
Numer teleksu:
Numer faksu:

Do: Urząd imigracyjny lub inne właściwe władze: (Nazwa)
Port lotniczy: (nazwa)
Państwo: (nazwa)

Osoba, dla której został wystawiony niniejszy dokument przybyła dnia (data) do portu lotniczego (nazwa) lotem (numer lotu) z miasta (nazwa miasta i państwa).

Ww. osoba uznana za niepożądaną, zgubiła lub zniszczyła swoje dokumenty podróży oraz żąda uznania jej za: *(poniższe dane traktuj jako niebyłe, jeśli nie znajdują one zastosowania, i dodaj odpowiednią informację uzupełniającą).*

Nazwisko:

Imię (Imiona):

Data urodzenia:

Miejsce urodzenia:

Narodowość:

Miejsce zamieszkania:

Zdjęcie, jeśli jest dostępne

Przewoźnik lotniczy, który przywiózł tę osobę, został poinstruowany o konieczności zabrania pasażera z terytorium tego Państwa lotem (numer lotu) odlatującym dnia (data) o godzinie (dokładny czas odlotu) z (nazwa portu lotniczego).

Zgodnie z Załącznikiem 9 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym uprasza się Państwo, w którym ww. pasażer przebywał czasowo i z którego ostatnio wyjechał, o ponowne poddanie tego pasażera formalnościom odprawy, jeśli odmówiono mu wjazdu do innego Państwa.

Data:

Nazwisko urzędnika:
Stanowisko:
Podpis:
Nazwa urzędu imigracyjnego lub innych właściwych władz:

(Uwaga: TO NIE JEST DOKUMENT TOŻSAMOŚCI)

2. List dotyczący sfałszowanych/podrobionych dokumentów podróży lub autentycznych dokumentów przedstawionych do kontroli przez oszustów (patrz punkt 5.7)

Z:	Urząd imigracyjny lub inne właściwe władze: (nazwa) Port lotniczy: (nazwa) Państwo: (nazwa) Numer telefonu: Numer telexu: Numer faksu:	Do:	Urząd imigracyjny lub inne właściwe władze: (nazwa) Port lotniczy: (nazwa) Państwo: (nazwa)

Załącza się fotokopię sfałszowanego/podrobionego paszportu, karty identyfikacyjnej lub autentycznego dokumentu przedstawionego do kontroli przez oszusta.

Numer dokumentu:
Państwo, w imieniu którego dokument został wystawiony:

Zdjęcie, jeśli jest dostępne

Wyżej wymieniony dokument był używany przez osobę podającą się za:

Nazwisko:

Imię (Imiona):

Data urodzenia:

Miejsce urodzenia:

Narodowość:

Miejsce zamieszkania:

Ww. osoba przybyła (data) do portu lotniczego (nazwa) lotem (numer lotu) z (nazwa miasta i państwa).

Posiadaczowi dokumentu odmówiono wjazdu do (nazwa państwa), a przewoźnik lotniczy, który przywiózł tę osobę, został poinstruowany o konieczności jej zabrania z terytorium ww. Państwa lotem (numer lotu) odlatującym o godzinie (dokładny czas odlotu) dnia (data) z (nazwa portu lotniczego).

Ww. dokument będzie wykorzystany jako dowód w postępowaniu prokuratorskim przeciwko jego właścicielowi i zostanie skonfiskowany. Jeśli dokument ten jest własnością Państwa, w imieniu którego został wystawiony, zostanie zwrócony właściwym władzom po przeprowadzeniu postępowania prokuratorskiego.

Zgodnie z Załącznikiem 9 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym uprasza się Państwo, w którym ww. pasażer przebywał czasowo i z którego ostatnio wyjechał, o ponowne poddanie tego pasażera formalnościom odprawy, jeśli odmówiono mu wjazdu do innego Państwa.

Data:

Nazwisko urzędnika:
Stanowisko:
Podpis:
Nazwa urzędu imigracyjnego lub innych właściwych władz:

ZAŁĄCZNIK 10. WZÓR STANDARDOWEGO DOKUMENTU HANDLOWEGO, WG ZALECEŃ ONZ

297 mm (lub 11 ¾ ”)

Spedytor (eksporter)	Data, nr sprawy itd.
Odbiorca	Inne adresy (np. kupującego, jeśli jest inny niż odbiorca)
Adresy dla powiadamiania lub dostawy	Uwagi co do krajów
Uwagi co do przewozu	Warunki dostawy i płatności

Znaki i ilości; ilość i rodzaj opakowania, opis towarów | Nr statystyczny | Ilość netto | Wartość

.....

Waga brutto | Jednostka

Do dowolnej dyspozycji

Miejsce i data wystawienia, podpis

210 mm (lub 8 ¼”)

ZAŁĄCZNIK 11.
WZÓR PROGRAMU UŁATWIEŃ W PORCIE LOTNICZYM

1. CEL PROGRAMU UŁATWIEŃ W PORCIE LOTNICZYM

Celem programu ułatwień w porcie lotniczym jest zapewnienie wykonywania postanowień Załącznika 9 na poziomie operacyjnym, ułatwienie formalności związanych z odprawą graniczną w porcie lotniczym w odniesieniu do statków powietrznych, załóg, pasażerów i ładunków.

2. ZAKRES PROGRAMU UŁATWIEŃ W PORCIE LOTNICZYM

Program ułatwień w porcie lotniczym obejmuje wszystkie postanowienia Załącznika 9 dotyczące procesów odprawy granicznej w porcie lotniczym, jak również planowanie i zarządzanie tymi procesami. Przykładowa lista zadań do zrealizowania i norm lub zalecanych metod postępowania mających zastosowanie w każdym zadaniu zostały wykazane w poniższej tabeli.

3. ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE

3.1 Zespół ds. Ułatwień w Porcie Lotniczym jest zalecanym ciałem odpowiedzialnym za prowadzenie programu ułatwień na poziomie operacyjnym. Jakkolwiek Zespoły te powinny być zachęcane przez Krajową Radę ds. Ułatwień i informować ją o swoich problemach i postępach, nie jest konieczne aby były nadzorowane przez władzę państwową. Głównym zadaniem Zespołów ds. Ułatwień powinno być codzienne rozwiązywanie problemów i wdrażanie postanowień Załącznika 9.

3.2 Zalecane jest, aby zarządzający portem lotniczym przewodniczył Zespołowi i prowadził jego regularne spotkania. W skład Zespołu powinni wchodzić wyżsi rangą szefowie instytucji inspekcyjnych funkcjonujących na lotnisku, np. celnych, imigracyjnych, służby zdrowia, odpowiedzialnych za kwarantannę itp., jak również przedstawiciele linii lotniczych wykonujących międzynarodowe operacje lotnicze z danego portu. Uczestnictwo wszystkich stron jest konieczne, aby program ułatwień w porcie lotniczym mógł stać się sukcesem.

Zadnia Programu Ułatwień w Porcie Lotniczym	**Załącznik 9 (Wydanie 15) Normy i zalecane metody postępowania**
Ustanowić, dokonywać przeglądu i zmieniać w razie potrzeby, procedury przylotu i odprawy lotów w porcie lotniczym.	Zalecana metoda postępowania 6.1.1; Normy 6.1.2 do 6.1.4 i 8.17
Dokonywać regularnie przeglądu w zakresie odpowiedniego przygotowania wszystkich zaangażowanych podmiotów do spełnienia docelowej 45-minutowej odprawy pasażerów przylatujących i 60-minutowej odprawy pasażerów odlatujących. Należy używać pomiaru czasu oraz analizy tworzących się kolejek w celu stwierdzenia wymaganych obszarów poprawy.	Zalecane metody postępowania 3.37 i 3.40
Wprowadzić nowoczesny system kontroli granicznej i celnej, używając do tego celu odpowiednich technologii. Współpracować w zainstalowaniu zautomatyzowanego systemu odprawy pasażerskiej.	Normy 3.41, 3.49, 4.7, 6.20 i 6.21
Wprowadzać odpowiednie zmiany w ciągach komunikacyjnych i punktach odprawy biletowo-bagażowej, celem sprostania rosnącemu natężeniu ruchu.	Zalecana metoda postępowania 6.1.1
Ulepszać jakość i ilość oznakowania w budynkach przeznaczonych do kontroli, w celu zminimalizowania zakłopotania pasażerów.	Zalecane metody postępowania 6.9 i 6.12
Dokonywać przeglądu w zakresie ilości osób pracujących na stanowiskach kontroli – zmian pracy, nadgodzin, itp. – oraz poszukiwać odpowiednich rozwiązań w celu sprostania zapotrzebowaniu związanemu z ruchem.	Zalecana metoda postępowania 6.3
Umożliwić dostarczenie wkładu ze strony przedstawicieli przewoźników lotniczych bazujących na danym lotnisku oraz agencji dokonujących kontroli w procesie projektowania nowych portów lotniczych lub nowych budynków przeznaczonych do kontroli.	Normy 6.1.4 i 6.2
Monitorować i ulepszać dostarczanie bagażu do miejsca kontroli celnej.	Zalecane metody postępowania: 6.8 i 6.22
Koordynować ułatwienia, kontrolę antynarkotykową, ochronę lotnictwa cywilnego oraz procedury przewozu towarów niebezpiecznych, tak aby cele wszystkich czterech obszarów zostały osiągnięte.	Norma 8.19
Nie należy zapominać o cargo! Koordynować działalność i wymagania różnych agencji kontrolnych w celu zapewnienia właściwej odprawy i dostawy towarów przewożonych drogą lotniczą. Zapewnić odpowiednie rozwiązania w zakresie załadunku/rozładunku i bezpiecznego składowania towarów podczas oczekiwania na odprawę celną.	Norma 4.27; Zalecane metody postępowania 4.30 i 4.30.1 oraz 4.31 i 6.31 do 6.34 włącznie

Wprowadzić i utrzymać elektroniczny system zgłaszania, odprawy celnej i dostawy cargo.	Normy 4.5 i 4.17
Obsługa klienta: Dokonywać regularnie przeglądu przygotowania wszystkich zaangażowanych stron celem osiągnięcia zakładanego okresu 3 godzin na wykonanie formalności kontrolnych cargo. Dokonywać usprawnień w przypadku, gdy jest to konieczne i możliwe.	Zalecane metody postępowania 4.30, 4.30.1 i 4.31
Dokonywać przeglądu w zakresie ilości osób pracujących przy odprawie celnej towarów – zmian pracy, nadgodzin itp. – oraz poszukiwać odpowiednich rozwiązań w celu sprostania potrzebom klienta.	Normy 6.1.3 i 6.42

ZAŁĄCZNIK 12. MODEL KRAJOWEGO PROGRAMU UŁATWIEŃ LOTNICTWA CYWILNEGO

1. CEL KRAJOWEGO PROGRAMU UŁATWIEŃ

Celem Krajowego Programu Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym jest wdrożenie pełnomocnictwa Konwencji chicagowskiej dla Umawiających się Państw do uwzględnienia i ułatwienia formalności związanych z przekraczaniem granicy, które muszą być wykonane w odniesieniu do statków powietrznych zaangażowanych w międzynarodowe operacje lotnicze, pasażerów, załóg oraz towarów.

2. ZAKRES KRAJOWEGO PROGRAMU UŁATWIEŃ

Artykuły Konwencji chicagowskiej mające zastosowanie oraz działania związane z ich wdrożeniem zostały przedstawione w zamieszczonej poniżej tabeli. Działania ukierunkowane na ich osiągnięcie oraz związane z tym zadania w Państwie tworzą Krajowy Program Ułatwień.[1]

3. ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE

3.1 Nadrzędna odpowiedzialność za Krajowy Program Ułatwień spoczywa na Władzy Lotnictwa Cywilnego i/lub Ministrze Transportu. Jednakże, sukces programu wymaga aktywnego uczestniczenia innych ministrów lub agencji, takich jak:

Służba Celna
Organ wydający paszporty/wizy
Spraw Zagranicznych
Rolnictwa/środowiska
Zdrowia Publicznego
Ochrony i kontroli antynarkotykowej
Organ wydający dowody tożsamości
Turystyki
Imigracji
Kwarantanny

3.2 Dodatkowo, aktywne uczestniczenie zarządzających portami lotniczymi (publicznymi lub prywatnymi) i przedstawicieli przewoźników lotniczych bazujących w danym państwie, lub organizacji ich reprezentujących, jest zasadnicze.

3.3 Inne jednostki mogące odgrywać rolę doradczą stanowią agencje rządowe lub pozarządowe organizacje promujące międzynarodową turystykę i handel.

3.4 Zalecanym ciałem odpowiedzialnym za realizację Krajowego Programu Ułatwień jest Krajowy Komitet ds. Ułatwień, który składa się z szefów rządowych agencji oraz prezesów krajowych organizacji reprezentujących przewoźników lotniczych i zarządzających portami. Przewodniczącym powinien być przedstawiciel kierownictwa Władzy Lotnictwa Cywilnego lub innej odpowiedniej władzy. W celu utrzymania bliskich relacji pomiędzy Krajowym Komitetem ds. Ułatwień i Krajowym Komitetem ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego, odpowiedni członkowie Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego mogą być również członkami Komitetu ds. Ułatwień i vice-versa.

3.5 W celu realizacji prac Komitetu, członkowie mogą desygnować jedną lub więcej osób ze średniego szczebla zarządzania danej organizacji, które będą ich reprezentowały podczas posiedzeń na szczeblu roboczym (grupy robocze). Przedstawiciele ci powinni być wystarczająco upoważnieni, żeby zajmować głos w imieniu ich organizacji i inicjować wymagane działanie wspierające pracę Komitetu. Przewodniczący powinien desygnować przedstawiciela szczebla średniego zarządzania w jego departamencie lub agencji, do zarządzania i zwoływania posiedzeń szczebla roboczego.

3.6 Decyzja odnośnie zwołania posiedzenia Krajowego Komitetu ds. Ułatwień lub desygnowanych przedstawicieli członków Komitetu, oraz częstotliwość i miejsce spotkań, są sprawami pozostającymi w kompetencji przewodniczącego. Ustalenia robocze w celu wykonania różnych zadań wdrażających, od charakteru zadania i zagadnienia, którego to dotyczy.

4. USTANOWIENIE KRAJOWEGO PROGRAMU UŁATWIEŃ

Zalecane jest, aby władza odpowiedzialna za Krajowy Program Ułatwień i członkowstwo w Krajowym Komitecie ds. Ułatwień zostało ustanowione poprzez akt prawny, rozporządzenie lub działanie wykonawcze ze strony upoważnionej osoby, celem zapewnienia udziału różnych agencji oraz przedstawicieli branży lotniczej i jednocześnie zapewnić ich kontynuację. Dyrektor Generalny Lotnictwa Cywilnego (The Director General of Civil Aviation - DGCA), lub inna odpowiednia władza, powinien zainicjować proces otrzymania odpowiedniego pełnomocnictwa poprzez krajowy system polityczny.

[1] Grupa mniejszych państw posiadająca podobne potrzeby i cele może ustanowić ponadregionalny Program Ułatwień w interesie uzyskania ekonomii skali.

Pełnomocnictwo Konwencji chicagowskiej	Zadanie do wdrożenia
Artykuł 10 - *Lądowanie w porcie lotniczym objętym wymogami celnymi* (...) każdy statek powietrzny przybywający na terytorium Umawiającego się Państwa powinien lądować, jeżeli wymagają tego przepisy danego Państwa, w porcie lotniczym wyznaczonym przez to Państwo dla celów kontroli celnej i innej. Statek powietrzny opuszczający terytorium Umawiającego się Państwa powinien odlatywać z podobnie wyznaczonego celnego portu lotniczego. (...)	- Utworzyć porty celne i otworzyć nowe jeśli jest to zasadne. - Ustanowić procedury, zgodnie z którymi przewoźnicy wykonujący połączenia rozkładowe i nierozkładowe mogą ubiegać się o zezwolenie na lądowanie lub odlot z portu celnego. - Ustanowić procedury kontroli granicznej w portach celnych.
Artykuł 13 - *Przepisy dotyczące przybycia i odprawy* Z chwilą przybycia na terytorium Umawiającego się Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium lub podczas pobytu na nim pasażerowie i załogi statków powietrznych oraz towary przewiezione tymi statkami podlegają ustawom i przepisom tego Państwa, dotyczącym przybycia wspomnianych pasażerów, załóg lub towarów na jego terytorium i opuszczeniu przez nich tego terytorium takim, jak przepisy w sprawie przyjęcia, odprawy, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny.	- Wspierać zainteresowane agencje kontroli granicznej we wprowadzeniu i utrzymaniu efektywnego systemu kontroli w portach lotniczych, jak również w ich staraniach zmierzających do racjonalizacji swoich procedur. - Ustanowić programy kontroli zagadnień bezpieczeństwa takich jak fałszerstwo dokumentów, nielegalna imigracja i przemyt. - Koordynować przygotowania do odprawy dużych ilości międzynarodowych gości z okazji specjalnych wydarzeń, np. międzynarodowe zawody atletyczne.
Artykuł 14 - *Zapobieganie szerzeniu się chorób* Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować skuteczne środki w celu przeciwdziałania szerzeniu się za pośrednictwem żeglugi powietrznej cholery, tyfusu (epidemicznego), ospy, żółtej febry i dżumy, jak również wszelkich innych chorób zakaźnych, których określenie w razie potrzeby należy do Umawiających się Państw. (...)	- Ustanowić, dokonywać przeglądu i zmieniać jeśli jest to konieczne krajową politykę odnośnie zapobieganiu rozprzestrzeniania się chorób zakaźnych drogą lotniczą, np. dezynfekcja i dezynsekcja statków powietrznych, programy dotyczące kwarantanny w związku ze zdrowiem publicznym, oraz procedury kontroli w przypadku sytuacji wyjątkowej.
Artykuł 22 - *Uproszczenie formalności* Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować wszelkie możliwe w praktyce środki przez wydanie specjalnych przepisów lub w inny sposób, w celu ułatwienia i usprawnienia żeglugi statków powietrznych między terytoriami Umawiających się Państw i zapobieżenia wszelkiej zbytecznej zwłoce w stosunku do statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunku, w szczególności o ile chodzi o zastosowanie ustaw dotyczących imigracji, kwarantanny, cła i odprawy.	- Ustanowić, dokonywać przeglądu i zmieniać, jeśli jest to konieczne, krajowe regulacje wdrażające Państwowe prawo w zakresie cła, imigracji i kwarantanny odnośnie międzynarodowego transportu lotniczego.
Artykuł 23 - *Formalności celne i imigracyjne* Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece uzna to za możliwe w praktyce, wydawać przepisy celne i imigracyjne dotyczące międzynarodowej żeglugi powietrznej, w zgodności z zasadami postępowania, które mogą być co pewien czas ustalane lub zalecane w zastosowaniu niniejszej Konwencji. (...)	- Ustanowić i zmieniać jeśli to konieczne, procedury celne i imigracyjne stosowane w portach lotniczych, w celu zapewnienia ich zgodności z normami i zalecanymi metodami postępowania zawartymi w Załączniku 9. - Wspierać i doradzać krajowe wydawanie paszportów i innych dokumentów podróży w zgodzie ze specyfikacjami ICAO zawartymi w Dokumencie 9303 – Dokumenty Podróży Czytane Maszynowo.

Artykuł 37 - *Przyjęcie międzynarodowych norm i zasad postępowania* Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się współpracować w celu zapewnienia najwyższego możliwego w praktyce ujednostajnienia przepisów, norm, zasad postępowania i organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, personelu, dróg lotniczych i służb pomocniczych we wszelkich przypadkach, w których takie ujednostajnienie może ułatwić i ulepszyć żeglugę powietrzną. ... (j) formalności celnych i imigracyjnych, ...	- Uczestniczyć w pracach ICAO nad rozwojem Załącznika 9. - Dokonywać okresowego przeglądu krajowych procedur w celu zapewnienia zgodności z zapisami Załącznika 9.
Artykuł 38 - *Odstępstwa od międzynarodowych norm i zasad postępowania* Każde Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadkach ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania, różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.	- Dokonywać okresowego przeglądu dostosowania wszystkich właściwych agencji do postanowień Załącznika 9 i zgłaszać do ICAO odstępstwa pomiędzy krajową praktyką i odpowiednimi normami.

ZAŁACZNIK 13. FORMULARZ LOKALIZACJI PASAŻERA DLA CELÓW ZDROWOTNYCH

Formularz Lokalizacji Podróżnego dla Celów Zdrowotnych: w celu ochrony Państwa zdrowia formularz ten powinien zostać wypełniony w przypadku, gdy władze odpowiedzialne za zdrowie publiczne podejrzewają zaistnienie choroby zakaźnej na pokładzie samolotu. Dostarczone przez Państwa informacje będą pomocne władzom odpowiedzialnym za zdrowie publiczne w przypadku konieczności nawiązania kontaktu w sytuacji, gdy byli Państwo narażeni na kontakt z chorobą zakaźną. **Poniższe informacje będą przetwarzane jedynie przez służby odpowiedzialne za zdrowie publiczne w zgodzie z odpowiednimi aktami prawnymi i będą używane jedynie dla celów ochrony zdrowia publicznego.** ***Dziękujemy za pomoc w ochronie Państwa zdrowia.***

Formularz powinien zostać wypełniony przez jednego pełnoletniego członka każdej rodziny. Należy wypełniać dużymi, drukowanymi literami. W celu zaznaczenia odstępu pomiędzy wyrazami należy pozostawić puste pole.

INFORMACJE DOTYCZĄCE LOTU: 1. Nazwa przewoźnika | 2. Numer lotu | 3. Numer miejsca | 4. Data przylotu (rrrr-mm-dd)

DANE OSOBOWE: 5. Nazwisko | 6. Imię | 7. Drugie imię

8. Płeć: (Mężczyzna) (Kobieta) (Inne) | 9. Obywatelstwo | 10. Data urodzenia (rrrr-mm-dd)

NUMER (NUMERY) TELEFONU KONTAKTOWEGO, pod którym można Panią/Pana zastać w razie potrzeby. Należy uwzględnić numer kierunkowy kraju i miasta.

11. Telefon komórkowy
12. Telefon służbowy
13. Telefon stacjonarny
14. Inny telefon
15. Adres e-mail

ADRES STAŁEGO ZAMIESZKANIA: 16. Nazwa ulicy i numer domu *(Należy oddzielić numer i nazwę za pomocą pustego pola)* | 17. Numer lokalu

18. Miasto | 19. Województwo

20. Kraj | 21. Kod pocztowy

TYMCZASOWY ADRES ZAMIESZKANIA: Jeśli zamierza Pani/Pan podróżować, należy podać tylko pierwsze miejsce pobytu.

22. Nazwa hotelu (jeśli dotyczy) | 23. Nazwa ulicy i numer domu *(Należy oddzielić numer i nazwę za pomocą pustego pola)* | 24. Numer lokalu

25. Miasto | 26. Województwo

27. Kraj | 28. Kod pocztowy

DANE KONTAKTOWE do osoby, która będzie w stanie skontaktować się z Panią / Panem w ciągu najbliższych 30 dni w przypadku nagłej sytuacji

29. Nazwisko | 30. Imię | 31. Miasto

32. Kraj | 33. Adres e-mail

34. Telefon komórkowy | 35. Inny numer telefonu

36. WSPÓŁTOWARZYSZE PODRÓŻY – CZŁONKOWIE RODZINY: Należy uwzględnić wiek tylko osób poniżej 18 roku życia

	Nazwisko	Imię	Nr siedzenia	Wiek < 18
(1)				
(2)				
(3)				
(4)				

37. WSPÓŁTOWARZYSZE PODRÓŻY – OSOBY NIESPOKREWNIONE: Należy również uwzględnić nazwę grupy (jeśli dotyczy)

	Nazwisko	Imię	Grupa *(turystyczna, sportowa, biznesowa, inna)*
(1)			
(2)			

Uwaga. – Formularz Lokalizacji Pasażera dla Celów Zdrowotnych można pobrać ze strony internetowej:

http://www.icao.int/safety/aviation-medicine/Pages/guidelines.aspx lub http://www.capsca.org/CAPSCARefs.html#EvalForms

-KONIEC -