



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
IX kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM-0610-7-22

**Druk nr 2035**  
Warszawa, 14 lutego 2022 r.

Pani  
Elżbieta Witek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowna Pani Marszałek,*

na podstawie art. 118 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

**- o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu, podpisanej w Warszawie dnia 2 grudnia 2021 r.**

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych zostali upoważnieni Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Minister Spraw Zagranicznych.

*Z poważaniem*

Mateusz Morawiecki

/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/

**U S T A W A**

z dnia

**o ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu, podpisanej w Warszawie dnia 2 grudnia 2021 r.**

**Art. 1.** Wyraża się zgodę na dokonanie przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej ratyfikacji Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu, podpisanej w Warszawie dnia 2 grudnia 2021 r.

**Art. 2.** Ustawa wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej  
PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 2 grudnia 2021 roku w Warszawie została podpisana Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotycząca rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu, w następującym brzmieniu:

Po zaznajomieniu się z powyższą Umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ  
POLSKIEJ

Andrzej Duda

PREZES RADY MINISTRÓW

Mateusz Morawiecki

## UZASADNIENIE

### **I. Wyjaśnienie potrzeby i celu związania Rzeczypospolitej Polskiej Umową**

W dniu 25 lipca 2011 r. Ambasada Stanów Zjednoczonych Ameryki w Warszawie skierowała do Strony polskiej notę dyplomatyczną nr A-0517/2011 wraz z propozycją zawarcia porozumienia w sprawie ochrony statków powietrznych przez uzbrojonych funkcjonariuszy państwowych podczas lotów w komunikacji ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki. Do noty tej załączono projekt porozumienia.

W dniu 1 marca 2012 r. Minister Spraw Wewnętrznych polecił Komendzie Głównej Straży Granicznej przyjęcie wiodącej roli w przygotowaniu projektu obejmującego swoim zakresem kwestie ochrony lotnictwa cywilnego i technicznej realizacji jednego z aspektów tej ochrony polegającej na umieszczaniu na pokładzie statku powietrznego uzbrojonych i właściwie przeszkolonych funkcjonariuszy państwowych (air marshal).

Zawarcie umowy dotyczącej współpracy w zakresie wart ochronnych wystawianych na pokładach statków powietrznych jest jednym z wymogów uczestnictwa w amerykańskim programie o ruchu bezwizowym (*Visa Waiver Program*), do którego Polska przystąpiła w dniu 11 listopada 2019 r., który staje się aktualny w szczególności w przypadku wykonywania przez amerykańskiego przewoźnika lotów na terytorium państwa uczestniczącego w Programie.

W dniu 26 lutego 2020 r. Prezes Rady Ministrów udzielił zgody na rozpoczęcie negocjacji opracowanego przez Stronę polską projektu Porozumienia między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o współpracy w zakresie wart ochronnych wystawianych na pokładach statków powietrznych.

Negocjacje ze Stroną amerykańską w sprawie umowy odbyły się w dniach 4 i 5 marca 2020 r. w Warszawie. W ich trakcie delegacje Stron uzgodniły tytuł, preambułę oraz wszystkie artykuły projektu *Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o współpracy w zakresie wart ochronnych wystawianych na pokładach statków powietrznych*. Na koniec przewodniczący obu delegacji parafowali uzgodniony tekst projektu Umowy.

Następnie Strona amerykańska, po przeprowadzeniu wewnątrzrządowych uzgodnień wynegocjowanego projektu Umowy, zaproponowała zmiany w projekcie, które miały go przybliżyć do brzmienia analogicznych umów zawartych z innymi państwami.

W rezultacie wymiany korespondencji drogą mailową oraz kilku spotkań w formule wideokonferencji, przedstawiciele Stron wypracowali ostateczny tekst Umowy. W tym miejscu należy wskazać, że przepisy art. 2 ust. 4, art. 4 ust. 6, art. 5 ust. 4 oraz art. 10 ust. 3 zostały zamieszczone w Umowie na wniosek Strony amerykańskiej. Strona polska wskazywała, że określone w nich kwestie, jako mające charakter jedynie informacyjny, bądź stanowiące powtórzenie uregulowań konwencji lotniczych obowiązujących Strony, nie powinny, co do zasady, stanowić materii regulowanej przedmiotową Umową. Strona amerykańska podnosiła jednak, że jej krajowe uregulowania nakazują jej zawrzeć zastrzeżenie dotyczące finansowania działań przewidzianych Umową, a przedmiotowy przepis (art. 2 ust. 4) ma dotyczyć jedynie przypadków, kiedy w związku z brakiem porozumienia odnośnie do budżetu doszłoby do częściowego zawieszenia działania rządu federalnego (*shutdown*), przy czym w takiej sytuacji, zgodnie z zapewnieniami Strony amerykańskiej, Strona polska miałaby zostać poinformowana z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. przed wystawieniem warty ochronnej na danym locie. Ponadto, zgodnie z informacjami przekazanymi przez Stronę amerykańską, jej dotychczasowe doświadczenia w zakresie realizacji wart ochronnych na lotach do innych państw wskazują na potrzebę powtórzenia postanowień odpowiednich przepisów Konwencji tokijskiej dotyczących postępowania funkcjonariuszy ochrony lotu w następstwie wystąpienia incydentu na pokładzie statku powietrznego. Ostatni z przywołanych przepisów wyjaśnia, że przekazywanie danych osobowych na podstawie projektowanej Umowy będzie się odbywać niezależnie od obowiązków wynikających z Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską o wykorzystywaniu danych dotyczących przelotu pasażera oraz przekazywaniu takich danych do Departamentu Bezpieczeństwa Wewnętrznego Stanów Zjednoczonych Ameryki, wraz z załącznikiem, podpisanej w Brukseli dnia 14 grudnia 2011 roku.

Umowa została podpisana 2 grudnia 2021 r. w Warszawie. Z upoważnienia Rządu Rzeczypospolitej Polskiej Umowę podpisał Pan Bartosz Grodecki, Podsekretarz Stanu w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji, z upoważnienia Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki Pan B. Bix Aliu, chargé d'affaires, a. i. Stanów Zjednoczonych Ameryki w Polsce.

Zasadniczym celem Umowy jest uregulowanie spraw związanych z podniesieniem poziomu bezpieczeństwa na pokładach statków powietrznych wykonujących loty

handlowe pomiędzy terytoriami Rzeczypospolitej Polskiej i Stanów Zjednoczonych Ameryki.

W art. 2 Umowy wskazano, że ma ona zastosowanie do lotów pasażerskich i kombinowanych (rozkładowych i czarterowych), obsługiwanych przez przewoźnika lotniczego, który otrzymał certyfikat upoważniający do wykonywania operacji w zakresie zarobkowego przewozu lotniczego od jednej ze Stron, odbywających się bezpośrednio między terytoriami Państw Stron, a także do lotów między terytorium Państwa jednej Strony a terytorium państwa trzeciego przekierowanych na terytorium Państwa drugiej Strony oraz lotów między terytorium Państwa jednej Strony a terytorium państwa trzeciego z międzylądowaniem na terytorium Państwa drugiej Strony.

Wprowadzanie wart ochronnych oraz zasady ich pełnienia na pokładzie statku powietrznego regulują przepisy wewnętrzne Stron. Kwestie przyjmowania warty ochronnej jednego państwa na terytorium drugiego państwa, związane z zapewnieniem asysty, przyjęciem broni, amunicji oraz innego wyposażenia do depozytu a następnie wydaniem tej broni oraz wprowadzeniem warty ochronnej na pokład statku powietrznego w sposób zapewniający niejawnosć takiego działania, wymagają zaś współdziałania służb obydwu państw.

Jednocześnie rozwiązania, które odnoszą się do standardowych przypadków związanych z przywozem broni palnej i amunicji przez obywatela obcego państwa, w tym uzyskiwania zgody na wwóz i wywóz broni palnej i amunicji, nie uwzględniają specyfiki takich działań prowadzonych przez funkcjonariuszy wart ochronnych. Funkcjonariusz warty ochronnej, choć formalnie wwozi broń palną na terytorium obcego państwa, to przekazuje ją funkcjonariuszom tego państwa na przechowanie i nie jest w jej posiadaniu do czasu wprowadzenia warty ochronnej ponownie na pokład statku powietrznego. Tym samym nie jest celowe stosowanie przepisów ogólnych, które regulują kwestie posiadania broni palnej i amunicji, ich wwozu i wywozu, a także zasady przechowywania.

Kolejną kwestią, która wymagała uregulowania, jest kwestia przewozu broni palnej na pokładzie statku powietrznego przez obywatela państwa obcego. O ile wwóz broni palnej na pokładzie statku powietrznego Państwa Wysyłającego na terytorium Państwa Przyjmującego odbywa się na podstawie przepisów wewnętrznych Państwa Wysyłającego, to wywóz z terytorium Państwa Przyjmującego odbywa się na zasadach

prawa wewnętrznego Państwa Przyjmującego. Konieczne było zatem stworzenie podstawy prawnej, która umożliwi funkcjonariuszom warty ochronnej drugiego państwa wniesienie broni palnej na pokład statku powietrznego bez konieczności jej deponowania na pokładzie tego statku w miejscu niedostępnym dla pasażerów – taki sposób uniemożliwiłby bowiem funkcjonariuszom warty ochronnej prawidłowe wykonywanie ich obowiązków.

Niniejsza Umowa nie dotyczy materii związanej z informowaniem operatora lub dowódcy statku powietrznego o przewozie broni i amunicji oraz nie modyfikuje rozwiązań przewidzianych w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. *w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego* (Dz. Urz. UE L 373 z 31.12.1991, s. 4), dotyczących operatorów unijnych oraz przewidzianych w normie OPS 1.065 zawartej w załączniku III do rozporządzenia Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. *zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego dotyczących przewozu broni i amunicji wojskowej* (Dz. Urz. UE L 254 z 20.09.2008, s. 1).

Celem Umowy jest uregulowanie współpracy Stron przy realizacji wart ochronnych w lotnictwie cywilnym.

## **II. Wskazanie różnic między dotychczasowym i projektowanym stanem prawnym**

W obecnym stanie prawnym brak jest przepisów, które normowałyby zasady wzajemnej współpracy z innym państwem przy przyjmowaniu oraz wprowadzaniu wart ochronnych jednej Strony na pokład statku powietrznego w portach lotniczych państwa drugiej Strony. Polskie przepisy wewnętrzne nie regulują ponadto kwestii przyjmowania i obsługi wart ochronnych obcego państwa na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Przywóz broni palnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej odbywa się na zasadach określonych w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji (Dz. U. z 2020 r. poz. 955). Ze względu na to, że funkcjonariusze warty ochronnej obcego państwa (Stanów Zjednoczonych Ameryki) nie są objęci wyłączeniem, o którym mowa w art. 3 tej ustawy, podlegają oni ogólnym zasadom określonym w rozdziale 3 tej ustawy.

W celu ułatwienia wwozu broni palnej na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, która będzie niezwłocznie po przylocie deponowana u służb państwowych i będzie pozostawać pod nadzorem tych służb, a wydawana będzie dopiero przy wejściu na pokład statku powietrznego wylatującego poza granice Rzeczypospolitej Polskiej, niezbędne było przyjęcie rozwiązania zezwalającego na przywóz przez funkcjonariuszy warty ochronnej obcego państwa i wywóz z terytorium Rzeczypospolitej Polskiej broni palnej, amunicji i innego wyposażenia niezbędnego do wykonywania przez nich zadań.

Ponadto, zgodnie z art. 35 ust. 2 ustawy z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji, przewóz broni palnej w kabinach pasażerskich statków powietrznych przez osoby inne niż specjalnie do tego upoważnione na podstawie odrębnych przepisów jest zakazany. Przepisy ustawy dopuszczają przewóz broni palnej na pokładzie statku powietrznego, jednakże poza kabiną pasażerską. Zgodnie z § 5 rozporządzenia Ministrów Transportu i Gospodarki Morskiej oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie przewożenia broni i amunicji środkami transportu publicznego (Dz. U. poz. 390, z późn. zm.) broń i amunicję w pasażerskich statkach powietrznych przewozi się w lukach bagażowych lub w miejscu wskazanym przez przewoźnika, jako bagaż rejestrowany, do którego pasażerowie nie mają dostępu.

Analogicznie, zgodnie z art. 116 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z późn. zm.), zabrania się członkom załogi oraz innym osobom wnoszenia i używania broni palnej, broni gazowej oraz materiałów wybuchowych na pokład statku powietrznego. Z zakazu tego są wyłączeni wprawdzie funkcjonariusze Straży Granicznej pełniący wartę ochronną, jednakże wyłączenie tego zakazu w stosunku do funkcjonariuszy wart ochronnych innych państw wymaga stworzenia podstawy prawnej przez dokonanie zmiany przepisów wewnętrznych lub, jak w tym przypadku, zawarcie takiego uprawnienia w umowie międzynarodowej, której postanowienia w drodze ratyfikacji zostaną wprowadzone do polskiego porządku prawnego i w tym zakresie będą tworzyć wyjątek od zasad omówionych powyżej.

Mając na uwadze, że nie ma podstawy prawnej upoważniającej funkcjonariuszy wart ochronnych innego państwa do przewożenia broni palnej w kabinie pasażerskiej, co jest związane z istotą pełnionej przez nich funkcji, niezbędne było stworzenie w przedmiotowej Umowie podstawy prawnej umożliwiającej taki przewóz.



Prawo do noszenia przez funkcjonariusza ochrony lotu broni palnej przy sobie, a tym samym prawo do jej wwozu, a następnie wywozu w kabinie pasażerskiej statku powietrznego zostało przewidziane w art. 6 ust. 1 Umowy.

W związku z nałożonym na funkcjonariuszy warty ochronnej obowiązkiem przekazywania informacji, zawierających również ich dane osobowe (art. 10 ust. 1 oraz art. 6 ust. 2 lit. b i c oraz art. 7 ust. 1 lit. a Umowy), wystąpi sytuacja, w której dane osobowe będą przekazywane do państwa trzeciego.

Biorąc pod uwagę, że nadrzędnym celem Umowy jest zwiększanie poziomu bezpieczeństwa i porządku publicznego na terytoriach państw Stron, zastosowanie znajdują tu przepisy rozdziału 3a ustawy z dnia 16 września 2011 r. o wymianie informacji z organami ścigania państw członkowskich Unii Europejskiej, państw trzecich, agencjami Unii Europejskiej oraz organizacjami międzynarodowymi (Dz. U. z 2020 r. poz. 158).

W związku z brakiem decyzji Komisji Europejskiej stwierdzającej na podstawie art. 36 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/680 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych przez właściwe organy do celów zapobiegania przestępczości, prowadzenia postępowań przygotowawczych, wykrywania i ścigania czynów zabronionych i wykonywania kar, w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchyłającej decyzję ramową Rady 2008/977/WSiSW (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, s. 89, z późn. zm.) – że Stany Zjednoczone Ameryki zapewniają odpowiedni stopień ochrony danych osobowych w rozumieniu art. 36 ust. 2 tej dyrektywy, nie ma możliwości przekazywania danych osobowych funkcjonariuszy na podstawie art. 18b ust. 1 ustawy z dnia 16 września 2011 r. o wymianie informacji z organami ścigania (...). Przekazywanie danych osobowych Stronie amerykańskiej może się jednak odbywać po spełnieniu warunków odpowiedniego zabezpieczenia tych danych w prawie wiążącym akcie (art. 18c ust. 1). Stąd też w Umowie zawarto, oprócz normy stanowiącej podstawę do przekazywania danych osobowych, podstawową regulację dotyczącą ochrony przekazywanych drugiej Stronie danych osobowych funkcjonariuszy ochrony lotu (art. 10). Uzupełnienie tej ochrony będą stanowiły postanowienia Umowy między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską w sprawie ochrony informacji osobowych powiązanych z zapobieganiem przestępczości, prowadzeniem postępowań

przygotowawczych, wykrywaniem i ściganiem czynów zabronionych (Dz. Urz. UE L 336 z 10.12.2016, s. 3), która ma zastosowanie do informacji osobowych przekazywanych między właściwymi organami na podstawie umów zawartych między Stanami Zjednoczonymi i państwami członkowskimi Unii Europejskiej dotyczących zapobiegania przestępczości, w tym terroryzmu, i która, w stosownych przypadkach, stanowi uzupełnienie postanowień dotyczących ochrony informacji osobowych określonych w takich umowach.

Przekazywane dane osobowe dotyczą wyłącznie funkcjonariuszy państwowych wykonujących zadania, w których ich bezpieczeństwo wymaga zachowania szczególnych środków ostrożności zabezpieczających przed ujawnieniem ich danych osobowych. Dane osobowe będą przekazywane przez właściwe organy, które oprócz wdrożenia odpowiednich zabezpieczeń technicznych będą zobowiązane do wymiany tych danych w sposób gwarantujący ich poufność. Dane muszą być zachowywane w tajemnicy zgodnie ze standardem 4.7.7 załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), który stanowi, że „umieszczenie funkcjonariuszy wart ochronnych na pokładzie statku powietrznego jest objęte ścisłą tajemnicą”, oraz zgodnie z § 6 ust. 1 rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 19 grudnia 2005 r. w sprawie wart ochronnych pełnionych przez funkcjonariuszy Straży Granicznej na pokładzie statku powietrznego (Dz. U. z 2017 r. poz. 2108), który stanowi, że „warta ochronna jest pełniona w sposób niejawną”. Zachowanie w tajemnicy powyższych danych nie narusza przy tym konwencyjnego wymogu przekazania pełnej informacji o wystawionej warcie ochronnej dowódcy statku powietrznego (standard 4.7.8).

Tym samym jakiegokolwiek naruszenie zasad bezpieczeństwa będzie powodowało reakcję służb odpowiedzialnych za zapewnienie, aby nie był naruszany standard 4.7.7, i podjęcie działań zmierzających do przeciwdziałania tym naruszeniom.

### **III. Wskazanie przewidywanych skutków społecznych, gospodarczych, finansowych, politycznych i prawnych, związanych z wejściem w życie Umowy, wraz z określeniem źródeł finansowania**

Wejście w życie przedmiotowej Umowy zapewni dalsze zacieśnianie współpracy i pogłębianie dotychczasowych relacji między Rzeczpospolitą Polską a Stanami

Zjednoczonymi Ameryki, w szczególności w zakresie zwalczania terroryzmu i aktów terroryzmu związanych z wykorzystaniem cywilnych statków powietrznych.

Przyjęte rozwiązanie zapewni podniesienie poczucia bezpieczeństwa pasażerów podczas lotów w komunikacji lotniczej ze Stanami Zjednoczonymi Ameryki, co powinno również korzystnie wpłynąć na działalność prowadzoną przez polskiego przewoźnika lotniczego.

Zawarcie umowy z zakresu współpracy dotyczącej rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu jest wymagane w przypadku Państw uczestniczących w amerykańskim programie ruchu bezwizowego. Z uwagi na powyższe oraz w związku z tym, że celem Umowy jest wzmocnienie bezpieczeństwa lotów cywilnych, jej wejście w życie może pozytywnie wpłynąć na rozwój kontaktów między społeczeństwami obu państw, w tym kontaktów gospodarczych.

Wejście w życie Umowy nie spowoduje dodatkowych skutków finansowych dla budżetu Państwa polegających na zwiększeniu wydatków lub na zmniejszeniu przychodów budżetu państwa. Wystawienie warty ochronnej, zasady jej pełnienia na pokładzie statku powietrznego oraz zasady finansowania zostały określone w ustawie z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1486, z późn. zm.).

Wejście w życie Umowy nie spowoduje również dodatkowych skutków finansowych dla innych podmiotów, z których działalnością wiąże się wykonywanie wart ochronnych – w szczególności przewoźników lotniczych oraz zarządzających lotniskami – ze względu na to, że Umowa nie obejmuje tych podmiotów i dotyczy wyłącznie współpracy służb państwowych Stron.

Umowa nie dotyczy osób fizycznych i prawnych, a jedynie służb odpowiedzialnych za wystawianie wart ochronnych na pokładach statków powietrznych, którymi w Rzeczypospolitej Polskiej jest Straż Graniczna.

Umowa dotyczy spraw uregulowanych – w zakresie omówionym szczegółowo w pkt II – w ustawie z dnia 21 maja 1999 r. o broni i amunicji oraz ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Skutkiem prawnym wejścia w życie Umowy będzie umożliwienie funkcjonariuszom warty ochronnej Stanów Zjednoczonych Ameryki wwiezienia na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na pokładzie statku powietrznego, broni palnej i amunicji

oraz umożliwienie wywiezienia tych przedmiotów z terytorium Polski bez konieczności posiadania dodatkowych pozwoleń.

Związanie Rzeczypospolitej Polskiej Umową nie spowoduje konieczności dokonania zmian w prawie krajowym.

Ze względu na zakres przedmiotowy Umowy, która dotyczy spraw uregulowanych w ustawie, związanie Rzeczypospolitej Polskiej Umową powinno nastąpić – zgodnie z art. 89 ust. 1 pkt 5 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. poz. 483, z późn. zm.) – w trybie, o którym mowa w art. 89 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej i art. 12 ust. 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 127), tj. ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.



**UMOWA**  
**MIĘDZY**  
**RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**  
**A**  
**RZĄDEM STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI**  
**DOTYCZĄCA ROZMIESZCZENIA FUNKCJONARIUSZY OCHRONY LOTU**

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki („Strony”), będąc Stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku („Konwencja chicagowska”); uznając postanowienia załącznika 17 do Konwencji chicagowskiej, w tym w szczególności jego punktów 4.7.4, 4.7.5 i 4.7.7; będąc Stronami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 roku („Konwencja tokijska”); oraz pragnąc umożliwić rozmieszczenie funkcjonariuszy ochrony lotu, odpowiednio Rzeczypospolitej Polskiej i Stanów Zjednoczonych Ameryki, na statkach powietrznych wykonujących pasażerskie przewozy lotnicze lub Kombinowane przewozy lotnicze, obsługiwanych przez przewoźnika lotniczego, który otrzymał Certyfikat przewoźnika lotniczego od jednej ze Stron, oraz wykonujących przewozy do lub z terytoriów Państw Stron albo między tymi terytoriami;

uzgodniły, co następuje:

**Artykuł 1**

**Cel i definicje**

1. Celem niniejszej Umowy jest zwiększenie bezpieczeństwa pasażerskich przewozów lotniczych i Kombinowanych przewozów lotniczych do lub z terytoriów Państw Stron albo między tymi terytoriami, poprzez stworzenie ram dla rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu podczas niektórych takich lotów.

2. Do celów niniejszej Umowy:
- a) „Certyfikat przewoźnika lotniczego” lub „AOC” oznacza certyfikat upoważniający przewoźnika do wykonywania określonych operacji w zakresie zarobkowego przewozu lotniczego,
  - b) „Kombinowane przewozy lotnicze” oznaczają komercyjne przewozy czarterowe i rozkładowe przewozy lotnicze łączące operacje pasażerskie i towarowe,
  - c) „Funkcjonariusz ochrony lotu” lub „IFSO” oznacza osobę zatrudnioną, przeszkoloną i zatwierdzoną przez rząd Państwa wysyłającego do podróżowania statkiem powietrznym, w celu zapewnienia ochrony tego statku powietrznego oraz jego pasażerów i załogi,
  - d) „Informacje dotyczące IFSO” oznaczają imię i nazwisko IFSO, rodzaje dokumentów podróży i numery identyfikacyjne każdego z nich, typ i numer seryjny broni palnej oraz typ i ilość broni, amunicji i innego sprzętu niezbędnego do wykonywania zadań w zakresie ochrony podczas lotu,
  - e) „Państwo wysyłające” oznacza Państwo, które jako Strona niniejszej Umowy rozmieszcza IFSO na statku powietrznym obsługiwanym przez przewoźnika lotniczego, który otrzymał AOC od tego Państwa,
  - f) „Państwo przyjmujące” oznacza Państwo będące Stroną niniejszej Umowy, które nie dokonuje rozmieszczenia IFSO,
  - g) „Państwo trzecie” oznacza Państwo niebędące Stroną niniejszej Umowy.

## **Artykuł 2**

### **Zakres Umowy**

1. Umowa niniejsza ma zastosowanie do statków powietrznych wykonujących pasażerskie przewozy lotnicze lub Kombinowane przewozy lotnicze, obsługiwanych przez przewoźnika lotniczego, który otrzymał AOC od jednej ze Stron, i wykonujących przewozy między terytoriami Państw Stron.

2. Umowa niniejsza ma również zastosowanie do statków powietrznych obsługiwanych przez przewoźnika lotniczego, który otrzymał AOC od jednej ze Stron, wykonujących pasażerskie przewozy lotnicze lub Kombinowane przewozy lotnicze między terytorium Państwa jednej ze Stron a terytorium Państwa trzeciego, które zostały przekierowane na terytorium Państwa drugiej Strony.

3. Umowa niniejsza ma również zastosowanie do statków powietrznych obsługiwanych przez przewoźnika lotniczego, który otrzymał AOC od jednej ze Stron, wykonującego pasażerskie przewozy lotnicze lub Kombinowane przewozy lotnicze między terytorium Państwa drugiej Strony a terytorium Państwa trzeciego.

4. Działania w ramach niniejszej Umowy są uzależnione od dostępności przydzielonych środków.

### **Artykuł 3**

#### **Właściwe organy**

1. Właściwe organy odpowiedzialne za wykonywanie postanowień niniejszej Umowy są następujące:

- w Rzeczypospolitej Polskiej:  
Komendant Główny Straży Granicznej;
- w Stanach Zjednoczonych Ameryki:  
Departament Bezpieczeństwa Wewnętrznego Stanów Zjednoczonych Ameryki,  
Administracja do spraw Bezpieczeństwa Transportu.

2. Właściwe organy przekazują sobie wzajemnie na piśmie swoje dane kontaktowe i adresy w terminie 14 dni kalendarzowych od dnia wejścia w życie niniejszej Umowy.

3. Właściwe organy są zobowiązane do informowania się wzajemnie na piśmie o wszelkich zmianach swoich danych kontaktowych i adresów tak szybko jak to możliwe.

4. Strony informują się wzajemnie w drodze dyplomatycznej o wszelkich zmianach właściwości lub nazwy wskazanych powyżej właściwych organów w zakresie realizacji niniejszej Umowy.

## Artykuł 4

### Ogólne obowiązki Państwa wysyłającego

Państwo wysyłające:

1. przed odlotem statku, na którego pokładzie znajdują się jego IFSO, zapewnia, aby wszyscy IFSO posiadali odpowiednie dokumenty podróży;
2. przed odlotem statku, na pokładzie którego znajdują się jego IFSO, instruuje IFSO w zakresie obowiązku zadeklarowania wszelkiej broni, amunicji i innego sprzętu wyznaczonym funkcjonariuszom Państwa przyjmującego, co może zostać szczegółowo określone w procedurach operacyjnych, o których mowa w Artykule 7, oraz instruuje IFSO w zakresie obowiązku przestrzegania wymogów celnych i innych obowiązujących przepisów prawa Państwa przyjmującego, w tym wszelkich wymogów dotyczących zdania i przechowywania broni, amunicji i innego sprzętu;
3. powiadamia na piśmie właściwy organ Państwa przyjmującego o rozmieszczeniu IFSO co najmniej siedem (7) dni kalendarzowych przed ich planowanym rozmieszczeniem, które to powiadomienie ma zawierać następujące informacje:
  - a) datę planowanego lotu,
  - b) numer lotu i rozkładowy czas lotu, oraz
  - c) przewidywaną liczbę IFSO i przewidywany czas ich pobytu na terytorium Państwa przyjmującego.
4. w przypadku bezpośredniego zagrożenia lub nadzwyczajnych okoliczności zapewnia, by jego właściwy organ powiadomił właściwy organ Państwa przyjmującego o lotach, na których mają być rozmieszczeni jego IFSO, włączając informacje wymagane na mocy Artykułu 4 litera c, tak szybko, jak to możliwe, zanim statek powietrzny wyląduje na terytorium Państwa przyjmującego;
5. jeżeli na pokładzie statku powietrznego ma miejsce incydent, informuje Państwo przyjmujące, gdy tylko Państwo wysyłające dowie się o tym incydencie; oraz
6. jeżeli na pokładzie statku powietrznego ma miejsce incydent, a domniemani sprawcy zostali zatrzymani lub aresztowani i nie zostali odesłani do Państwa wysyłającego,



nakazuje IFSO przekazanie sprawców Państwu przyjmującemu po wylądowaniu, zgodnie z postanowieniami Konwencji tokijskiej.

## **Artykuł 5**

### **Ogólne obowiązki Państwa przyjmującego**

Państwo przyjmujące:

1. ułatwia, zgodnie ze swoim prawem, przyjęcie na swoje terytorium IFSO Państwa wysyłającego i opuszczenie przez nich tego terytorium oraz dokłada wszelkich starań, aby obecność i tożsamość tych IFSO nie zostały publicznie ujawnione;
2. zezwala na przywóz i przechowywanie na jego terytorium oraz wywóz z tego terytorium na pokładzie statku powietrznego broni, amunicji i innego sprzętu należącego do IFSO Państwa wysyłającego, co może zostać dokładniej określone w procedurach operacyjnych, o których mowa w Artykule 7;
3. w ciągu 48 godzin potwierdza otrzymanie powiadomienia od Państwa wysyłającego o rozmieszczeniu IFSO zgodnie z Artykułem 4; oraz
4. przejmuje, po przybyciu do Państwa przyjmującego, wszelkie osoby zatrzymane lub aresztowane w trakcie lotu i pozostające pod opieką IFSO Państwa wysyłającego, zgodnie z postanowieniami Konwencji tokijskiej.

## **Artykuł 6**

### **Broń, amunicja i inny sprzęt**

1. Zgodnie z Artykułem 5 ustęp 2, wjeżdżając do Państwa przyjmującego i wyjeżdżając z niego IFSO są upoważnieni do noszenia przy sobie broni, amunicji i innego sprzętu niezbędnego do wykonywania obowiązków wynikających z niniejszej Umowy, z zastrzeżeniem wszelkich dodatkowych ograniczeń co do rodzaju broni, amunicji i innego sprzętu na mocy przepisów Państwa przyjmującego.

2. O ile Strony nie postanowią o pozostawianiu broni, amunicji i innego sprzętu wewnątrz statku powietrznego zgodnie z ustępem 4 poniżej, Strony instruują swoich IFSO w zakresie przestrzegania następujących procedur dotyczących tymczasowego przechowywania broni, amunicji i innego sprzętu w Państwie przyjmującym:

- a) broń, amunicja i inny sprzęt IFSO zostają dostarczone wyznaczonemu funkcjonariuszowi Państwa przyjmującego po zejściu z pokładu,
- b) w odniesieniu do broni, amunicji i innego sprzętu należy wypełnić formularz tymczasowego przechowywania, który podpisują IFSO oraz wyznaczony funkcjonariusz Państwa przyjmującego,
- c) formularz tymczasowego przechowywania zawiera następujące informacje: numer i rozkładowy czas odlotu oraz informacje dotyczące IFSO, oraz
- d) wyznaczony funkcjonariusz Państwa przyjmującego zwraca IFSO broń, amunicję i inny sprzęt przy wejściu na pokład statku powietrznego w celu opuszczenia kraju, a pokwitowanie potwierdzające zwrot broni, amunicji i innego sprzętu jest podpisywane zarówno przez IFSO, jak i wyznaczonego urzędnika Państwa przyjmującego.

3. IFSO rządu Stanów Zjednoczonych wjeżdżający do Rzeczypospolitej Polskiej lub wyjeżdżający z niej muszą być eskortowani przez przedstawicieli rządu Rzeczypospolitej Polskiej pomiędzy statkiem powietrznym a miejscem, w którym broń, amunicja i inny sprzęt będą (lub są obecnie) przechowywane.

4. Broń, amunicja i inny sprzęt IFSO mogą być bezpiecznie przechowywane wewnątrz statku powietrznego lub w wyznaczonym miejscu przechowywania w sposób zgodny z procedurami operacyjnymi, które mogą zostać określone zgodnie z Artykułem 7.

## **Artykuł 7**

### **Procedury operacyjne**

1. Właściwe organy Stron, określone w Artykule 3, ustalają na piśmie inne wzajemnie akceptowalne procedury operacyjne uzupełniające niniejszą Umowę, które mogą obejmować zagadnienia wchodzące w zakres niniejszej Umowy, w tym między innymi procedury dotyczące:

- a) przekazywania informacji dotyczących IFSO do Państwa przyjmującego przed opuszczeniem Państwa wysyłającego;
- b) przylotu, pobytu i odlotu IFSO;
- c) ułatwień w korzystaniu z urządzeń telekomunikacyjnych;
- d) zgłaszania broni, amunicji i innego sprzętu, w tym odbioru, przechowywania i zwrotu takiej broni, amunicji i innego sprzętu;
- e) procedury opuszczenia statku powietrznego, wejścia na pokład i eskortowania IFSO, w tym broni, amunicji i innego sprzętu, od momentu zejścia z pokładu po przylocie do momentu wejścia na pokład w celu odbycia lotu powrotnego;
- f) zgłaszania incydentów na pokładzie statku powietrznego oraz procedury przylotu po incydencie;
- g) zapewnienia punktów kontaktowych dla właściwego organu w portach lotniczych Państwa przyjmującego; oraz
- h) zapewnienia punktów kontaktowych dla wyznaczonych funkcjonariuszy.

2. Powyższe procedury operacyjne muszą być zgodne z postanowieniami niniejszej Umowy.

3. O ile przepisy prawa nie stanowią inaczej, żadna ze Stron nie może ujawnić treści procedur operacyjnych żadnej stronie trzeciej bez zgody drugiej Strony. Strona zamierzająca ujawnić informacje jest zobowiązana do powiadomienia drugiej Strony o zamierzonym ujawnieniu co najmniej 10 dni przed jego dokonaniem, a Strona nieujawniająca będzie miała możliwość zgłoszenia zastrzeżeń. Jeżeli po zakończeniu konsultacji zastrzeżenia pozostaną i Strony nie będą w stanie osiągnąć porozumienia, Strona, od której oczekuje się ujawnienia informacji, dołoży wszelkich starań w celu ochrony informacji przed ujawnieniem. W przypadku gdy którakolwiek ze Stron dowie się o znanym lub podejrzanym ujawnieniu procedur operacyjnych, upoważnionym lub nieupoważnionym, które nie zostało wcześniej zgłoszone, Strona dowiadująca się o ujawnieniu jest zobowiązana do niezwłocznego powiadomienia o tym drugiej Strony.

## **Artykuł 8**

### **Przestrzeganie przepisów prawa Państwa wysyłającego przez IFSO**

Strony uzgadniają, że podczas wykonywania swoich obowiązków w Państwie wysyłającym oraz od momentu zamknięcia wszystkich zewnętrznych drzwi statku powietrznego po wejściu na pokład do momentu otwarcia jakichkolwiek drzwi w celu zejścia z pokładu, IFSO działający na mocy niniejszej Umowy wykonują swoje uprawnienia zgodnie z prawem Państwa wysyłającego.

## **Artykuł 9**

### **Kierowanie IFSO**

Państwo wysyłające kieruje działaniami swoich IFSO podczas ich pobytu w Państwie wysyłającym oraz od momentu zamknięcia wszystkich zewnętrznych drzwi statku powietrznego po wejściu na pokład do momentu otwarcia jakichkolwiek drzwi w celu zejścia z pokładu.

## **Artykuł 10**

### **Ochrona informacji dotyczących IFSO**

1. Właściwe organy odpowiedzialne za przetwarzanie informacji dotyczących IFSO, zgodnie ze swoim prawem, przechowują informacje dotyczące IFSO otrzymane zgodnie z niniejszą Umową jedynie przez okres niezbędny do realizacji celu niniejszej Umowy lub w innym przypadku wymaganym prawem oraz dokładają wszelkich starań w celu zapewnienia, aby wszelkie informacje dotyczące IFSO, co do których dowiedziały się, że są nieprawidłowe, były w odpowiednim czasie zgłaszane właściwemu organowi Strony otrzymującej w celu podjęcia odpowiednich działań naprawczych.
2. Właściwe organy podejmują również odpowiednie działania w celu zapewnienia, by do Informacji dotyczących IFSO otrzymanych zgodnie z niniejszą Umową miały dostęp jedynie osoby upoważnione oraz w celu ochrony takich Informacji dotyczących IFSO przed przypadkowym lub niezgodnym z prawem zniszczeniem, przypadkową utratą oraz nieuprawnionym ujawnieniem, zmianą, dostępem lub inną nieuprawnioną formą przetwarzania.

3. Żadne z postanowień niniejszego Artykułu nie zastępuje ani w inny sposób nie zmienia zobowiązań zawartych w Umowie między Stanami Zjednoczonymi Ameryki a Unią Europejską o wykorzystywaniu danych dotyczących przelotu pasażera oraz przekazywaniu takich danych do Departamentu Bezpieczeństwa Wewnętrznego Stanów Zjednoczonych, wraz z załącznikiem, podpisanej w Brukseli dnia 14 grudnia 2011 roku.

## **Artykuł 11**

### **Rozstrzygnięcie sporów**

Strony rozstrzygają wszelkie spory dotyczące interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy wyłącznie w drodze konsultacji.

## **Artykuł 12**

### **Zmiany**

Umowa niniejsza może zostać zmieniona w formie pisemnej za zgodą Stron. Jeżeli zmiana nie stanowi inaczej, każda zmiana wchodzi w życie w sposób określony w Artykule 13 ustęp 1 niniejszej Umowy.

## **Artykuł 13**

### **Wejście w życie**

1. Umowa niniejsza wchodzi w życie z dniem późniejszej noty, kończącej wymianę not dyplomatycznych między Stronami i potwierdzającej, że każda ze Stron zakończyła procedurę określoną prawem wewnętrznym, niezbędną do wejścia w życie niniejszej Umowy.
2. Każda ze Stron może wypowiedzieć niniejszą Umowę w drodze pisemnego powiadomienia wystosowanego do drugiej Strony. W takim przypadku niniejsza Umowa traci moc po upływie 90 dni od daty otrzymania pisemnego powiadomienia o jej wypowiedzeniu.

Podpisano w *Warszawie*....., dnia *2 grudnia 2021*... roku w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim i angielskim, przy czym oba teksty są jednakowo autentyczne.

**Z UPOWAŻNIENIA RZĄDU  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ:**

*Bontox Goodeli*

**Z UPOWAŻNIENIA RZĄDU  
STANÓW ZJEDNOCZONYCH AMERYKI:**

*B. B. D. W.*



**AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA**

**CONCERNING THE DEPLOYMENT OF IN-FLIGHT SECURITY OFFICERS**

The Government of the Republic of Poland and the Government of the United States of America (the "Parties"), both being parties to the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944 ("Chicago Convention"); both acknowledging the provisions of Annex 17 to the Chicago Convention, including, in particular, paragraphs 4.7.4, 4.7.5 and 4.7.7 thereof; both being parties to the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963 ("Tokyo Convention"); and desiring to allow for the deployment of In-Flight Security Officers of the Republic of Poland and of the United States of America, respectively, on aircraft that are engaged in all-passenger air services or Combination Air Services, that are operated by an air carrier that received its Air Operator Certificate from one Party, and that are operated to, from, or between the territories of the States of the Parties;

Have agreed as follows:

**Article 1**

**Purpose and Definitions**

1. The purpose of this Agreement is to enhance the security of all-passenger air services and Combination Air Services to, from, or between the territories of the States of the Parties by providing a framework for the deployment of In-Flight Security Officers on certain such flights.

2. For the purposes of this Agreement:
- (a) "Air Operator Certificate" or "AOC" means a certificate authorizing an operator to carry out specific commercial air transport operations,
  - (b) "Combination Air Services" means commercial charter and scheduled air transportation services that combine passenger and cargo operations,
  - (c) "In-Flight Security Officer" or "IFSO" means a person who is employed, trained, and approved by the Government of the Sending State to travel on an aircraft to provide security for that aircraft and its passengers and crew,
  - (d) "IFSO Information" means the full name of the IFSO, the types of travel documents and identifying numbers for each, the type and serial number of firearms, and the type and quantity of weapons, ammunition and other equipment necessary to carry out in-flight security duties,
  - (e) "Sending State" means the State that as a Party to this Agreement deploys an IFSO on an aircraft that is operated by an air carrier that received its AOC from that State,
  - (f) "Receiving State" means the non-deploying State that is a Party to this Agreement,
  - (g) "Third State" means a State that is not a Party to this Agreement.

## **Article 2**

### **Scope of the Agreement**

1. This Agreement shall apply to aircraft that engage in all-passenger air services or Combination Air Services that are operated by an air carrier that received its AOC from one Party and that operate between the territories of the States of the Parties.
2. This Agreement shall also apply to aircraft that are operated by an air carrier that received its AOC from one of the Parties, that engage in all-passenger air services or Combination Air Services between the territories of a Party's State and a Third State, and that are diverted to the territory of the other Party's State.



3. This Agreement shall also apply to aircraft that are operated by an air carrier that received its AOC from one of the Parties and that engages in all-passenger air services or Combination Air Services between the territories of the other Party's State and a Third State.

4. Activities under this Agreement shall be subject to the availability of appropriated funds.

### **Article 3**

#### **Competent Authorities**

1. The competent authorities for the implementation of the provisions of this Agreement have been identified as follows:

- In the Republic of Poland:  
Commander-in-Chief of the Border Guard;
- In the United States of America:  
Department of Homeland Security of the United States of America, Transportation Security Administration.

2. The competent authorities shall notify each other, in writing, of their contact details and addresses, within 14 calendar days from the date of entry into force of this Agreement.

3. The competent authorities shall inform each other, in writing, of any changes to their respective contact details and addresses as soon as practicable.

4. The Parties shall inform each other through diplomatic channels of any changes in the mandate or name of the competent authorities identified above for the implementation of this Agreement.

### **Article 4**

#### **General Responsibilities of the Sending State**

The Sending State shall:

1. prior to the departure of a flight carrying its IFSOs, ensure that all IFSOs have the appropriate travel documents;

2. prior to the departure of a flight carrying its IFSOs, direct the IFSOs to declare all weapons, ammunition and other equipment to the designated officials of the Receiving State as may be further specified in the operational procedures called for in Article 7 and direct the IFSOs to comply with customs requirements and other applicable laws of the Receiving State, including any requirement to deposit and store their weapons, ammunition and other equipment;

3. notify the competent authority of the Receiving State in writing of the deployment of IFSOs at least seven (7) calendar days prior to their scheduled deployment, which notification shall include the following information:

- (a) the date of the scheduled flight;
- (b) the flight number and scheduled flight time; and
- (c) the anticipated number of IFSOs and the expected duration of their stay in the territory of the Receiving State.

4. in the event of imminent danger or exigent circumstances, ensure that its competent authority notifies the competent authority of the Receiving State of the flights on which its IFSOs shall be deployed, including the information required in Article 4(c), as soon as is practicable before the aircraft lands on the territory of the Receiving State;

5. if there is an incident on board the aircraft, inform the Receiving State as soon as the Sending State becomes aware of the incident; and

6. if there is an incident on board the aircraft and the alleged offender(s) is detained or arrested and not returned to the Sending State, direct the IFSOs to deliver the offender(s) to the Receiving State upon landing consistent with the provisions of the Tokyo Convention.

## **Article 5**

### **General Responsibilities of the Receiving State**

The Receiving State shall:

- 1. facilitate, in accordance with its laws, the admission into and departure from its territory of IFSOs of the Sending State, and make best efforts to ensure that the presence and identity of those IFSOs are not disclosed to the public;

2. permit the entry into, storage in, and departure from its territory on board the aircraft of the weapons, ammunition and other equipment of IFSOs of the Sending State and as may be further specified in the operational procedures called for in Article 7;
3. confirm receipt of notification from the Sending State of any IFSO deployment pursuant to Article 4 within 48 hours; and
4. take delivery of any person or persons arrested or detained during the flight and in the custody of IFSOs of the Sending State upon arrival in the Receiving State consistent with the provisions of the Tokyo Convention.

## **Article 6**

### **Weapons, Ammunition and Other Equipment**

1. In accordance with Article 5(2), upon arrival at and upon departure from the Receiving State, the IFSOs are authorized to carry weapons, ammunition and other equipment necessary to perform their duties under this Agreement, subject to any additional limitation of the type of weapons, ammunition and other equipment under the laws of the Receiving State.
2. Unless the Parties agree to leave the weapons, ammunition and other equipment inside the aircraft pursuant to Paragraph 4 below, the Parties shall instruct their IFSOs to comply with the following procedures for the temporary custody of weapons, ammunition and other equipment in the Receiving State:
  - (a) The weapons, ammunition and other equipment of the IFSOs shall be provided to the designated official of the Receiving State upon disembarkation;
  - (b) A temporary custody form shall be filled out for the weapons, ammunition and other equipment and signed by the IFSO and the designated official of the Receiving State;
  - (c) The temporary custody form shall include the following information: the number and scheduled departure time of the flight; and the IFSO Information; and
  - (d) The weapons, ammunition and other equipment shall be returned to the IFSO by the designated official of the Receiving State when embarking the aircraft to exit the country and a receipt attesting to the return of the weapons, ammunition and other equipment shall be signed by both the IFSO and the designated official of the Receiving State.

3. IFSOs of the Government of the United States arriving in, or departing from, the Republic of Poland must be escorted by representatives of the Government of the Republic of Poland between the aircraft and the location in which the weapons, ammunition and other equipment will be (or are currently) stored.

4. The weapons, ammunition and other equipment of IFSOs may be kept securely inside the aircraft or in a designated storage location in a manner consistent with any operational procedures that may be set forth pursuant to Article 7.

## **Article 7**

### **Operational Procedures**

1. The competent authorities of the Parties identified in Article 3 shall set forth in writing other mutually acceptable operational procedures to supplement this Agreement, which may cover topics within the purview of this Agreement including, but not limited to, procedures for:

- (a) the submission of IFSO Information to the Receiving State prior to departure from the Sending State;
- (b) arrival, stay, and departure of the IFSOs;
- (c) facilitation of the use of telecommunication equipment;
- (d) declaring weapons, ammunition and other equipment, including the receipt, storage, and return of such weapons, ammunition and other equipment;
- (e) deplaning, emplaning, and escort procedures for IFSOs, including weapons, ammunition and other equipment, from the moment of disembarkation upon arrival until embarkation for returning flight;
- (f) notification of incidents on board the aircraft and the post incident arrival procedure;
- (g) providing contact points for the competent authority at the Receiving State's airports;  
and
- (h) providing contact points for designated officials.

2. These operational procedures shall be in accordance with the terms of this Agreement.

3. Unless otherwise required by law, neither Party shall disclose to any third party the content of the operational procedures without the consent of the other Party. The Party intending to disclose the information shall notify the other Party of the intended disclosure at least 10 days before it is made, and the non-disclosing Party will be given an opportunity to raise any objection. If at the end of the consultations, the objection remains and the Parties are unable to reach an agreement, the Party from which disclosure is sought will make its best efforts to protect the information from disclosure. In the event either Party learns of a known or suspected disclosure of the operational procedures, authorized or unauthorized, and not previously notified, the Party learning of the disclosure shall provide immediate notice to the other Party.

## **Article 8**

### **Observance of the Laws of the Sending State by IFSOs**

The Parties agree that, in the performance of their duties while in the Sending State and from the moment all external doors of the aircraft are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation, IFSOs operating under this Agreement shall exercise their powers in accordance with the laws of the Sending State.

## **Article 9**

### **Direction of IFSOs**

The Sending State shall direct the activities of its IFSOs while in the Sending State and from the moment all external doors of the aircraft are closed following embarkation until any such door is opened for disembarkation.

## **Article 10**

### **Protection of IFSO Information**

1. The competent authorities responsible for processing IFSO Information shall, in accordance with their respective laws, retain the IFSO Information received pursuant to this Agreement only for so long as necessary to carry out the purpose of this Agreement or as otherwise required by law and make best efforts to ensure that any IFSO Information that they

learn to be inaccurate is timely brought to the attention of the receiving Party's competent authority in order that appropriate corrective action may be taken.

2. The competent authorities shall also take appropriate steps to ensure that only those authorized can access IFSO Information received pursuant to this Agreement and to protect such IFSO Information against accidental or unlawful destruction; accidental loss; and unauthorized disclosure, alteration, access, or other unauthorized form of processing.

3. Nothing in this Article shall supersede or otherwise modify the obligations contained in the Agreement between the United States of America and the European Union on the Use and Transfer of Passenger Name Records to the United States Department of Homeland Security, with Annex, signed at Brussels on December 14, 2011.

## **Article 11**

### **Resolution of Disagreements**

The Parties shall resolve any disagreements regarding the interpretation or application of this Agreement exclusively through consultations.

## **Article 12**

### **Amendments**

This Agreement may be amended in writing by mutual agreement between the Parties. If the amendment does not provide otherwise, any amendment shall enter into force in the manner described in Article 13(1) of this Agreement.

## **Article 13**

### **Entry into Force**

1. This Agreement shall enter into force on the date of the later note in an exchange of diplomatic notes between the Parties confirming that each Party has fulfilled its internal legal procedures necessary to bring the Agreement into force.

2. Either Party may terminate this Agreement by written notice to the other Party. In such case, the present Agreement shall expire 90 days from the date of that written notice of termination.

Signed at *Warsaw*, this *2<sup>nd</sup>* day of *December*, *2021* in duplicate, in the Polish and English languages, both texts being equally authentic.

**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF POLAND:**



**FOR THE GOVERNMENT OF  
THE UNITED STATES OF AMERICA:**





Warszawa, /elektroniczny znacznik czasu/

MINISTER DO SPRAW UNII EUROPEJSKIEJ

*Konrad Szymański*

Sygn. DPUE.920.41.2021.RW (AR)(13)  
dot.: RM-06111-8-22

**Pan Łukasz Schreiber**  
**Sekretarz Rady Ministrów**

**Opinia**

**o zgodności z prawem Unii Europejskiej *Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki dotyczącej rozmieszczenia funkcjonariuszy ochrony lotu*, wyrażona przez ministra właściwego do spraw członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej**

*Szanowny Panie Ministrze,*

w związku z przedłożonym wnioskiem o ratyfikację umowy międzynarodowej pozwalam sobie wyrazić poniższą opinię.

**Umowa nie jest sprzeczna z prawem Unii Europejskiej.**

*Z poważaniem*

Konrad Szymański  
Minister do Spraw Unii Europejskiej  
*/podpisano kwalifikowanym podpisem elektronicznym/*

Do wiadomości:

Pan Zbigniew Rau  
Minister Spraw Zagranicznych