

15. PROCEDURY ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM NA PŁYTCIE POSTOJOWEJ.

Administrator: Kierownik Zespołu Operacyjnego

Procedury zarządzania płytą postojową mają zapewnić:

- uporządkowane, efektywne i bezpieczne przemieszczanie się SP;
- zapobieganie kolizjom SP z innym SP, pojazdem lub obiektem;
- prawidłowe, efektywne i bezpieczne wjazd SP na płytę postojową oraz jej opuszczenie;
- bezpieczne i sprawne przemieszczanie się pojazdów;
- kontrolę operacji lotniskowych na płycie postojowej.

Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej zapewniające bezpieczeństwo znajdujących się na płycie osób, statków powietrznych oraz urządzeń dotyczą:

- zachowania się w strefach niebezpiecznych wokół SP;
- ruchu pojazdów;
- wykonywania prac związanych z obsługą naziemną w tym tankowania SP;
- sprzątnięcia zanieczyszczeń stałych lub płynnych, poruszania się pieszych.

Na lotnisku Warszawa/Modlin funkcja zarządzania bezpieczeństwem na płytach postojowych realizowana jest poprzez KRN we współpracy z DOPL i SRL oraz Kierownikiem Zmiany Agenta Obsługi Naziemnej / podmiotu świadczącego własną obsługę naziemną (KZ AON).

Zasady współpracy polegają na przekazywaniu informacji dotyczących:

- planowanych przylotów i odlotów SP;
- przydzielanych SP lub wyłączanych z użytkowania stanowisk postojowych;
- naruszeń przepisów obowiązujących w obrębie płyty postojowej przez personel obsługi naziemnej lub załogi SP;
- identyfikacji wszelkich usterek lub potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa SP lub operacji lotniskowych.

15.1. Ochrona przed podmuchami silników odrzutowych

Pracujące silniki odrzutowe SP generują takie zjawiska jak:

- zasysanie powietrza - powstawanie wiru wlotowego;
- podmuch gorącego powietrza;
- pęd powietrza.

Zjawiska te mogą doprowadzić do zassania przez silnik ciał obcych - w skrajnych przypadkach ludzi, poparzeń, przemieszczenia się sprzętu, ludzi oraz innych luźno leżących przedmiotów oraz pyłu.

Aby zapobiec tego typu przypadkom, wyznacza się wokół SP strefy niebezpieczne. Pod pojęciem strefy niebezpiecznej należy rozumieć obszar przed, obok i za silnikami SP. Z przodu są to strefy zassania, zaś z tyłu strefy podmuchu.

Wielkość i miejsce wyznaczonych stref niebezpiecznych zależy od typu SP, użytej mocy zamontowanego w nim silnika oraz mechanizacji sterowania ciągiem silnika.

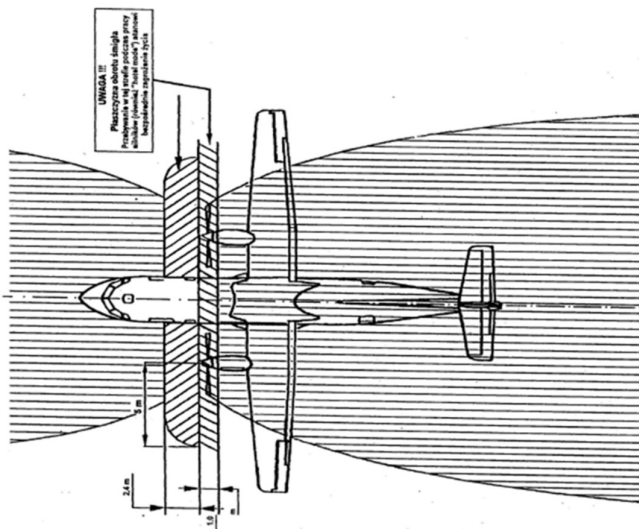
Analizując zamieszczone poniżej strefy niebezpieczne przykładowych SP możemy uznać, że odległością bezpieczną od części ogonowej SP o kodzie A, B, C, będzie odległość większa niż 50 m zaś dla SP o kodzie D większa niż 100 m. Odległością bezpieczną dla strefy niebezpiecznej przed silnikami odrzutowymi będzie odległość większa niż 7,5 m.

Szczegółowe odległości dla stref niebezpiecznych podaje mechanik nadzorujący próbę na podstawie dokumentacji technicznej SP, procedur linii lotniczej i firmy obsługowej.

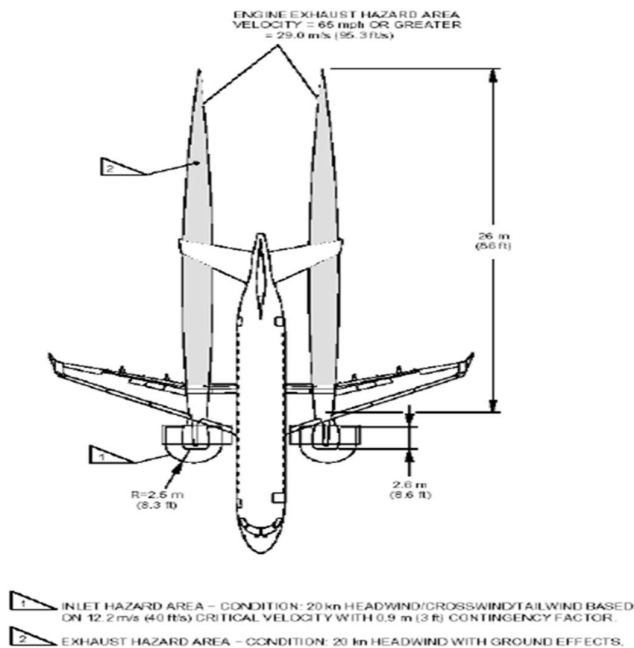
W przypadku turbośmigłowych SP, przebywanie w strefie pracujących śmigieł jest zabronione.

Przykładowe schematy zasięgów stref niebezpiecznych samolotów.

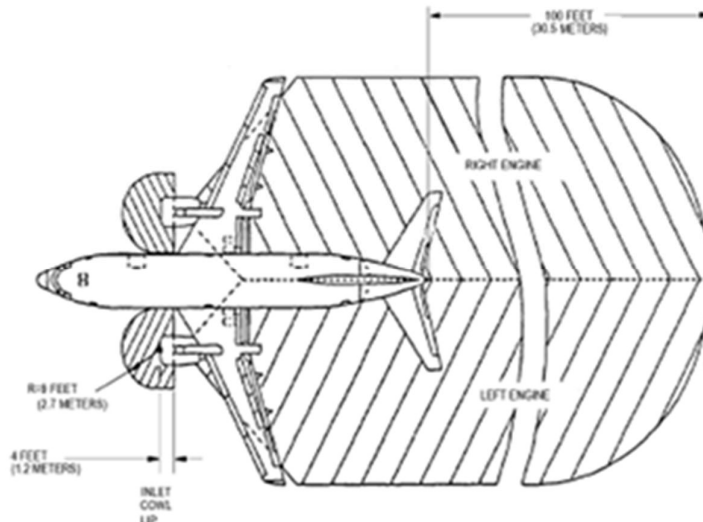
Rys. 15.1.1. Schemat zasięgu strefy niebezpiecznej samolotu typu ATR 42.



Rys.15.1.2. Schemat zasięgu strefy niebezpiecznej samolotu typu ERJ 170.



Rys. 15.1.3. Schemat zasięgu strefy niebezpiecznej samolotu typu B 737.



Na lotnisku Warszawa/Modlin wykonywanie prób silników samolotów odrzutowych możliwe jest na płycie postojowej PPS 1 i DK A2 tylko w obecności KRN z uwzględnieniem stref niebezpiecznych. Podczas prób na PPS 1, dysze gazów wylotowych skierowane są na północną stronę, w przypadku DK A2 dysze gazów wylotowych skierowane na wschodnią lub zachodnią stronę. W trakcie wykonywania prób silników przez SP zabrania się w strefach niebezpiecznych od SP kołowania innych SP jak i ruchu wszelkiego typu pojazdów oraz ludzi.

15.2. Egzekwowanie zasad bezpieczeństwa podczas operacji tankowania statków powietrznych

Najbardziej niebezpiecznym procesem obsługi SP jest operacja tankowania. Dlatego też operacje tankowania są **przeprowadzane** przez personel wszechstronnie przeszkolony w zakresie:

- procedur tankowania SP;
- w posługiwaniu się sprzętem do tankowania;
- postępowaniu w przypadku niebezpieczeństwa

posiadający uprawnienia zgodne z ustawą z dnia 3 lipca 2002 r Prawo Lotnicze oraz Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 w sprawie świadectw kwalifikacji.

Zarządzający odpowiada za zapewnienie ochrony przeciwpożarowej w trakcie tankowania/roztankowywania SP. Odpowiedzialność osób uczestniczących w procesie tankowania została uregulowana w procedurach i przepisach wewnętrznych.

Tankowanie/roztankowywanie SP jest zabronione podczas:

- silnych wyładowań atmosferycznych w **rejonie** operacyjnym lotniska;
- w warunkach silnego wiatru przekraczającego 40 węzłów/ok. 74 km/h ;
- podczas pracujących silników głównych SP;
- pracy radaru pogodowego i/ lub radiostacji HF SP;
- w odległości mniejszej niż 25m od innych SP z pracującymi silnikami głównymi, jeżeli ich wyloty gazów skierowane są w kierunku tankującego pojazdu;
- po bliziu otwartego ognia lub źródła iskier w odległości nie mniejszej niż 50 m;

- g) przepompowywania paliwa z jednej autocysterny do drugiej;
- h) w każdej sytuacji stwarzającej zagrożenie bezpieczeństwa.

W przypadku powstania pożaru lub zagrożenia podczas tankowania/roztankowywania SP bez pasażerów na pokładzie, **Operator Tankowania**:

przerywa tankowanie;

- a) powiadamia o zagrożeniu personel **naziemny** obsługujący SP;
- b) odłącza węże tankowania i oddala się na odległość bezpieczną od SP;
- c) powiadamia LSRG i DOPL;
- d) prowadzi we własnym zakresie akcję gaszenia pożaru za pomocą dostępnych środków do czasu przybycia LSRG.

Uwagi:

- a) pasażerom nie wolno przebywać na pokładzie śmigłowców podczas rutynowych operacji tankowania;
- b) nie jest dozwolone tankowanie benzyny lotniczej do samolotu gdy pasażerowie znajdują się na pokładzie.

Dowodzący siłami LSRG – najstarszy funkcją strażak biorący udział w asyście

Odpowiada za:

- a) Nadzorowanie zabezpieczenia przeciwpożarowego w czasie wykonywania tankowania/roztankowywania SP,
- b) Dowodzenie siłami i środkami LSRG podczas asysty,
- c) Kierowanie działaniami ratowniczo-gaśniczymi.

Dowodzący siłami LSRG – najstarszy funkcją strażak biorący udział w asyście

Jest uprawniony do:

- a) Wydania zezwolenia na rozpoczęcie tankowania SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP,
- b) Nakazania przerwania tankowania/roztankowywania SP w przypadku naruszenia przepisów ochrony ppoż.,
- c) Nakazania przerwania tankowania/roztankowywania SP w przypadku zadysponowania sił i środków LSRG do pożaru lub miejscowego zagrożenia,
- d) Zgłaszania uwag i propozycji związanych z wykonywaniem tankowania/roztankowywania SP do Komendanta LSRG.

Operator Tankowania Statku Powietrznego

Odpowiada za:

- a) Wykonywanie operacji tankowania/roztankowywania SP zgodnie z przepisami i zaleceniami określonymi w innych mających zastosowanie dokumentach (np. w instrukcjach dostawcy paliwa lotniczego) oraz wymaganiami określonymi lub przyjętymi do stosowania przez przewoźników lotniczych i innych użytkowników statków powietrznych w zakresie dotyczącym sposobów tankowania/roztankowywania danego typu SP,
- b) Przestrzeganie zapisów niniejszej Instrukcji, w tym w szczególności zgłoszenie zamiaru tankowania/roztankowania SP z pasażerami na pokładzie i zgłoszenie potrzeby asysty.
- c) Przestrzeganie i stosowanie się do zarządzeń, nakazów lub zakazów oraz poleceń związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, obowiązujących w stosunku do wszystkich osób znajdujących się na terenie lotniska wydanych przez Zarządzającego Lotniskiem.

Operator Tankowania Statku Powietrznego

Jest uprawniony do:

- a) Wydawania poleceń wszelkim osobom przebywającym w bezpośrednim sąsiedztwie pojazdu tankującego w celu skutecznej ochrony stref bezpieczeństwa,
- b) Przerwania tankowania/roztankowania SP w każdej sytuacji, w której stwierdzi zagrożenie bezpieczeństwa, a jeżeli to konieczne, usunięcia autocysterny od SP,
- c) Przekazywanie do DOPL i/lub LSRG informacji mających wpływ na bezpieczeństwo tankowania/roztankowania SP.

15.2.1. Opis postępowania w przypadku tankowania/roztankowywania SP bez pasażerów na pokładzie

- 15.2.1.1. Przed rozpoczęciem tankowania/roztankowywania SP, Operator Tankowania ma obowiązek upewnić się, że na pokładzie SP nie przebywają pasażerowie;
- 15.2.1.2. W przypadku stwierdzenia obecności pasażerów na pokładzie SP, Operator Tankowania ma obowiązek uzgodnić z właściwym przedstawicielem przewoźnika lotniczego lub użytkownika SP i/lub agenta obsługi naziemnej i/lub dowódcą SP sposób dalszego postępowania tj.:
 - a) opuszczenie pokładu SP przez pasażerów przed rozpoczęciem tankowania/roztankowywania SP;
 - b) pozostanie pasażerów na pokładzie SP i dalsze postępowanie zgodnie z pkt. 15.2.2
- 15.2.2 W operacji tankowania/roztankowywania SP ma obowiązek uczestniczyć, w zakresie swoich obowiązków służbowych, właściwy przedstawiciel przewoźnika lotniczego lub użytkownika SP i/lub agent obsługi naziemnej/ podmiot świadczący własną obsługę naziemną i/lub dowódca SP.
- 15.2.1.3. Pojazd tankujący musi zostać ustawiony na stanowisku postojowym zgodnie ze szczegółowymi instrukcjami Zarządzającego lotniskiem i procedurami dostawcy paliwa.
- 15.2.1.4. Tankowanie/roztankowywanie SP musi być wykonywane zgodnie ze szczegółowymi warunkami technicznymi określonymi we właściwych instrukcjach i/lub procedurach dostawcy paliwa oraz przewoźnika lotniczego lub użytkownika SP.
- 15.2.1.5. W trakcie tankowania/roztankowywania SP, Operator Tankowania w celu zapewnienia bezpieczeństwa zachowuje szczególną ostrożność i nadzoruje w możliwym zakresie i stopniu strefy bezpieczeństwa, a w przypadku stwierdzenia jakichkolwiek naruszeń warunków bezpieczeństwa wydaje stosowne polecenia, które podlegają natychmiastowemu wykonaniu przez wszystkie osoby, których one dotyczą.
- 15.2.1.6. Wszystkie osoby przebywające w strefach bezpieczeństwa lub w pobliżu tankowanego/roztankowywanego SP mają bezwzględny obowiązek natychmiastowego wykonania poleceń Operatora Tankowania, związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa.
- 15.2.1.7. Po zakończeniu tankowania/roztankowywania SP pojazd tankujący powinien jak najszybciej odjechać ze stanowiska postojowego. Od tego momentu, strefy bezpieczeństwa przestają obowiązywać.
- 15.2.1.8. W przypadku stwierdzenia wystąpienia zagrożenia, w zależności od jego rodzaju i sytuacji, decyzję o przerwaniu tankowania/roztankowywania SP i podjęciu właściwych działań, podejmuje Operator Tankowania, właściwy przedstawiciel przewoźnika lotniczego lub użytkownika SP i/lub agent obsługi naziemnej /podmiot świadczący własną obsługę naziemną i/lub dowódca SP, KRN, DOPL.

15.2.2. Opis postępowania w przypadku tankowania SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP

15.2.2.1. Zabrania się grawitacyjnego tankowania SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP. Zabrania się roztankowywania SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania/wysiadania do/z SP. Z wyjątkiem lotów w celu ochrony życia lub zdrowia.

15.2.2.2. Dopuszcza się tankowanie nadciśnieniowe SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP wyłącznie w asyście LSRG. W takiej sytuacji sprzęt naziemny musi być umieszczony w sposób umożliwiający użycie:

- a) wyjść do ewakuacji;
- b) drogi ewakuacyjnej od każdego z wyjść do ewakuacji;

Przy prowadzeniu tego typu operacji wymaga się podstawienia dwóch par schodów (pod przednie i tylne drzwi SP). W przypadku tankowania na stanowisku postojowym:

- Zabrania się tankowania nadciśnieniowego podczas boardingu i deboardingu pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej (PRM).
- Zabrania się tankowania podczas wylądowań atmosferycznych w obszarze operacyjnym lotniska oraz w warunkach silnego wiatru przekraczającego 40 węzłów (ok 74 km/h). Informacje pogodowe kierujący operacjami tankowania uzyskuje od Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego (lub lotniskowych służb meteo) i przekazuje zespołom tankującym i LSRG zabezpieczającym tankowanie SP.

15.2.2.3. W przypadku wyłączenia się z jakichkolwiek przyczyn APU, zabrania się jego ponownego uruchomienia do czasu całkowitego wstrzymania przepływu paliwa w przewodach tankujących oraz wyeliminowania niebezpieczeństwa zapłonu oparów paliwa.

15.2.2.4. Zabrania się podłączenia/odłączenia GPU podczas tankowania/roztankowywania SP. W przypadku rozlania paliwa, GPU zostaje natychmiast zatrzymane i pozostaje wyłączone do czasu aż rozlewisko zostanie usunięte i nie będzie już niebezpieczeństwa powodowanego łatwopalnymi oparami.

15.2.2.5. Tankowanie podczas pracy instalacji klimatyzacyjnej mogą się odbywać przy spełnieniu tych samych warunków, które dotyczą rutynowego tankowania SP z tym wyjątkiem, że w przypadku rozlania paliwa natychmiast jest zatrzymywany silnik zespołu instalacji klimatyzacyjnej. Ma to na celu zapobieżenie przedostaniu się palnych oparów do kabiny pasażerskiej.

15.2.2.6. W przypadku tankowania SP podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP pasażerów, pracownik AON/podmiot świadczący własną obsługę naziemną odpowiedzialny za proces nadzoru nad ruchem pasażerów zobowiązany jest dopilnować, aby poruszali się oni po bezpiecznej trasie poza obszarem strefy B i C.

15.2.2.7. Jeden pojazd LSRG może zabezpieczać operacje tankowania dwóch SP, tylko na sąsiadujących stanowiskach postojowych.

15.2.2.8. AON/podmiot świadczący własną obsługę naziemną koordynujący proces obsługi SP powiadamia PA LSRG o zamiarze tankowania SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP, podając:

- a) numer stanowiska postojowego;
- b) typ SP;
- c) znak rejestracyjny SP;
- d) liczbę pasażerów pozostających na pokładzie SP;
- e) liczbę pasażerów wsiadających/wysiadających do/z SP;
- f) liczbę pasażerów o ograniczonej mobilności ruchowej (PRM);
- g) liczbę członków załogi SP;
- h) informację o rodzaju i ilości przewożonych towarów niebezpiecznych (w tym niemieszalnych).

Dopuszcza się, aby zgłoszenia do PA LSRG zamiaru tankowania SP z pasażerami na pokładzie lub pasażerami podczas wsiadania lub wysiadania do/z SP dokonał właściwy przedstawiciel przewoźnika lotniczego lub użytkownika SP. Dyżurny PA LSRG dysponuje siły i środki LSRG potrzebne do asysty.

- 15.2.2.9. Najstarszy funkcją strażak biorący udział w asyście LSRG po przybyciu na wskazane stanowisko postojowe, ocenia warunki bezpieczeństwa i wydaje bezpośrednio Operatorowi Tankowania SP zezwolenie na rozpoczęcie tankowania SP oraz powiadamia PA LSRG o rozpoczęciu asysty.
 - 15.2.2.10. W przypadku tankowania SP z pasażerami na pokładzie linia lotnicza ponosi odpowiedzialność za przestrzeganie zasad określonych przez zarządzającego lotniskiem.
 - 15.2.2.11. Personel pokładowy powinien poinformować pasażerów o zakazie korzystania z wszelkich urządzeń elektrycznych oraz innych urządzeń powodujących iskrzenie.
 - 15.2.2.12. Oświetlenie wyjść ewakuacyjnych na pokładzie SP powinno być cały czas włączone, integralne drzwi samolotu wyposażone w schody powinny być opuszczone i wolne od wszelkich przeszkód. Jeżeli występuje konieczność przymknięcia głównych drzwi samolotu z powodu warunków klimatycznych lub innych szczególnych przyczyn, drzwi tych nigdy nie wolno zamykać na zamki, a personel pokładowy powinien być obecny przy każdych drzwiach przez cały okres operacji tankowania paliwa z pasażerami na pokładzie.
 - 15.2.2.13. Wymaga się, by zapewniona była odpowiednia liczba personelu pokładowego i/lub personelu AON/podmiotu świadczącego własną obsługę naziemną utrzymującego łączność z załogą SP i pozostającą w stałej gotowości do przeprowadzenia ewakuacji.
 - 15.2.2.14. O zakończeniu operacji tankowania SP, Operator Tankowania SP powiadamia gestem „Prawa ręka podniesiona w górę” najstarszego funkcją strażaka biorącego udział w asyście tankowania. Najstarszy funkcją strażak biorący udział w asyście tankowania LSRG potwierdza zrozumienie gestu poprzez podniesienie prawej ręki do góry następnie informuje PA LSRG o zakończeniu asysty i opuszcza zajmowane stanowisko.
 - 15.2.2.15. W sytuacji zaistnienia konieczności odjazdu LSRG w celu interwencji w innym miejscu lotniska lub też z innych przyczyn, uprawniony operator tankowania zobowiązany jest natychmiast przerwać tankowanie/roztankowywanie statku powietrznego. W takim przypadku Pojazd LSRG udaje się w wskazany rejon wyczekiwania lub na miejsce wypadku.
- 15.2.3. Podczas tankowania zbiorników instalacji paliwowej śmigłowca należy przestrzegać następujących zasad:**
- 15.2.3.1. pasażerom nie wolno przebywać na pokładzie śmigłowców podczas rutynowych operacji tankowania,
 - 15.2.3.2. autocysterna powinna znajdować się w odległości nie mniejszej niż 3 m od obrysu wirnika nośnego tak, aby mógł odjechać od śmigłowca bez dodatkowego manewrowania, oraz 5 m od innych śmigłowców z pracującymi silnikami.
 - 15.2.3.3. śmigłowiec i autocysterna muszą być umasione lub uziemione,
 - 15.2.3.4. zabrania się podłączania i odłączania źródeł zasilania elektrycznego oraz przełączania akumulatorów,
 - 15.2.3.5. zabrania się sprawdzania urządzeń radiowo-nawigacyjnych, elektrycznych i przyrządów pokładowych oraz włączania silników.
- 15.2.4. Sytuacje niestandardowe**
- 15.2.4.1 Za sytuacje niestandardowe uważa się przypadki:
 - a) grawitacyjnego tankowania SP z pasażerami na pokładzie – dotyczy wyłącznie SP wykonującego lot w celu ochrony życia lub zdrowia lub w celu przeciwdziałania klęskom żywiołowym, a także lot w ramach działań

- bezpośrednio związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa publicznego i z obronnością państwa;
- b) tankowania/roztankowywania SP przy pracującym silniku;
 - c) tankowania/roztankowywania SP w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, tj. w szczególności: intensywne opady atmosferyczne, prędkość wiatru powyżej 40 kts w przypadkach szczególnych, kiedy jest to konieczne.
- 15.2.4.2. Tankowanie/roztankowywanie SP w sytuacjach niestandardowych dopuszcza się tylko i wyłącznie z asystą LSRG. Sposób i warunki tankowania/roztankowywania SP w sytuacjach niestandardowych, w każdym przypadku muszą zostać wcześniej określone i uzgodnione przez właściwych przedstawicieli przewoźnika lotniczego lub użytkownika SP, agenta obsługi naziemnej/ podmiot świadczący własną obsługę naziemną, dostawcy paliwa oraz LSRG, DOPL i KZT, a ostatecznie wiążące decyzje podejmuje dowódca SP.
- 15.2.4.3. W przypadku tankowania/roztankowywania SP przy pracującym silniku, SP musi być ustawiony w odległości nie mniejszej niż 50 m od terminali pasażerskich i wszystkich innych budynków oraz od innych SP. Wyznaczenia stanowiska postojowego (lub) innego miejsca do tankowania/ roztankowywania SP dokonuje KZT w porozumieniu z DOPL i PA LSRG.
- 15.2.4.4. Wszyscy członkowie personelu uczestniczący w tankowaniu/roztankowywaniu SP muszą zachować szczególną ostrożność i przebywać poza strefą niebezpieczną pracy i oddziaływania silników SP. Jeżeli jest to konieczne członkowie innego personelu (nieuczestniczący w tankowaniu/roztankowywaniu SP) muszą przebywać w odległości nie mniejszej niż 50 m od SP.
- 15.2.4.5. Pojazd tankujący musi być ustawiony w możliwie największej odległości od pracującego silnika SP. Tankowanie/roztankowywanie SP musi być wykonywane z wykorzystaniem zbiorników paliwa SP znajdujących się po stronie przeciwnej do pracującego silnika SP.
- 15.2.4.6. Tankowanie przy pracującym silniku odbywa się w asyście LSRG przynajmniej 50 m od SP.
- 15.2.4.7. Jeżeli z konstrukcji instalacji paliwowej SP wynika konieczność oddzielnego obsługiwania zbiorników paliwa w lewym i prawym skrzydle SP, to tankowanie/roztankowywanie SP należy przeprowadzić w następującej kolejności:
- a) zatankować paliwo do zbiorników znajdujących się po stronie przeciwnej do pracującego silnika SP;
 - b) odjechać pojazdem tankującym na odległość nie mniejszą niż 50 m od silnika SP, który ma być uruchomiony, jednocześnie zachowując odległość nie mniejszą niż 50 m od pracującego silnika SP;
 - c) uruchomić silnik SP po stronie zbiorników, które zostały wcześniej obsłużone;
 - d) wyłączyć pracujący silnik SP po stronie zbiorników, które mają być obsłużone;
 - e) ustawić autocysternę po stronie zbiorników, które mają być obsłużone w odległości nie mniejszej niż 50 m od pracującego silnika SP;
 - f) zatankować/roztankować paliwo do/ze zbiornika SP.

15.2.5. Zasady postępowania w przypadku powstania pożaru lub wystąpienia innego miejscowego zagrożenia.

15.2.5.1. Osoba, która zauważyła pożar powinna:

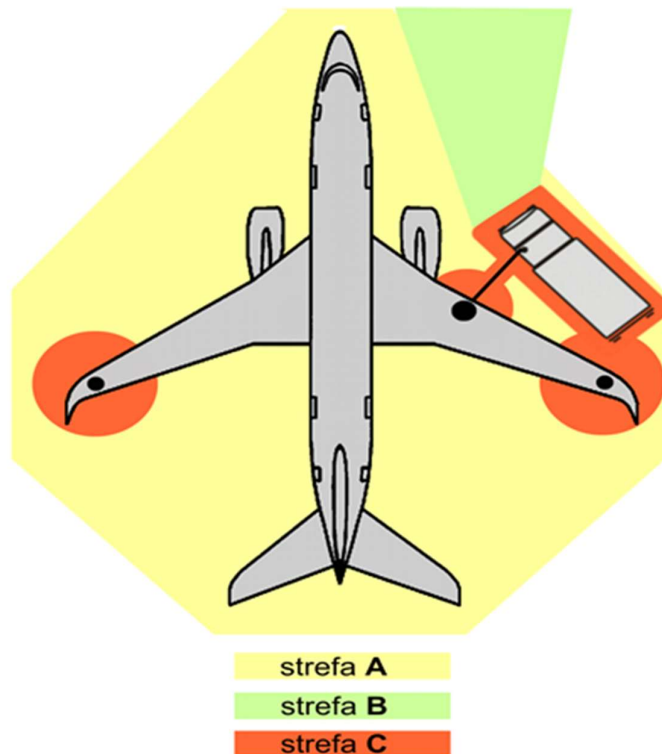
- a) natychmiast powiadomić DOPL podając rodzaj zdarzenia, dokładne miejsce jego powstania, zagrożenie dla osób przebywających w strefie zagrożenia;
- b) w miarę możliwości przystąpić do gaszenia pożaru dostępnym sprzętem gaśniczym, który stanowi wyposażenie stanowiska postojowego, pojazdu tankującego lub innego pojazdu oraz udzielić pomocy osobom poszkodowanym lub zagrożonym;
- c) w miarę możliwości, podczas przyjazdu sił i środków LSRG wskazać im drogę dojazdu i przekazać niezbędne informacje o zdarzeniu.

15.2.5.2. Osoba, która stwierdziła potencjalne zagrożenie powinna:

- a) powiadomić DOPL, podając swoje spostrzeżenia co do zagrożenia, jego rodzaju i przewidywanych skutkach oraz rozwoju sytuacji;
- b) udzielić na żądanie DOPL wszelkich innych posiadanych informacji.

15.2.6. Na lotnisku Warszawa/Modlin obowiązują niżej określone strefy bezpieczeństwa podczas tankowania / roztankowania SP.

Strefy bezpieczeństwa podczas tankowania/roztankowania SP przedstawia rysunek poniżej.



Strefa A (kolor żółty)

- a) strefa obejmuje obszar stanowiska na którym stoi SP powiększony o 3 metry od najdalej wysuniętych jego części;
- d) strefa jest powiększona o 3 metry od pojazdu tankującego;
- e) w strefie dopuszcza się ograniczoną obecność niezbędnego personelu związanego z obsługą SP i ograniczony do niezbędnego minimum ruch pojazdów;
- f) personel podczas czynności obsługowych SP zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności;

Strefa B (kolor zielony)

- a) strefa obejmuje obszar przed pojazdem tankującym umożliwiający w sytuacji zagrożenia szybki, bez dodatkowych manewrów, odjazd od SP. Strefa musi być wolna od jakichkolwiek przeszkód.

Strefa C (kolor czerwony) Strefa szczególnego zagrożenia pożarowego, obejmuje obszar:

- b) 3 m wokół pojazdu tankującego;

- c) 3 m wokół węzłów tankowania ciśnieniowego statku powietrznego;
- d) 3 m radialnie, wokół gardzieli tankowania grawitacyjnego;
- e) 3 m wzdłuż osi węza tankowania autocysterny obustronnie;
- f) obszar poniżej otworów wentylacji zbiorników SP odpowiadający stożkowi o średnicy podstawy minimum 5 m.

W strefie C może przebywać wyłącznie personel związany z tankowaniem/roztankowywaniem SP.

15.2.7. Ustawienie pojazdu do tankowania statku powietrznego.

- 15.2.7.1. Autocysterny zawsze podjeżdżają przodem na pozycję tankowania,
- 15.2.7.2. Jeżeli sytuacja wymusza podjazd autocysterny tyłem do statku powietrznego, to taki manewr zawsze musi być wykonywany w obecności innego pracownika, który będzie nadzorował manewr. Prędkość cofania nie może przekroczyć prędkości powolnych kroków. Jeżeli to możliwe cofanie powinno odbywać się po linii prostej.
- 15.2.7.3. Zestawem, autocysterną z przyczepą zabroniony jest wyjazd tyłem z pozycji tankowania statku powietrznego.
- 15.2.7.4. Pojazdy ustawione są bezpiecznie na pozycji tankowania, w następujący sposób:
 - a) Zachowana jest szczególna ostrożność, aby uniknąć kolizji z jakąkolwiek częścią samolotu i sprzętu naziemnego podczas manewrowania na pozycję tankowania (i odjeżdżania z niej);
 - b) Był możliwy dojazd do SP samochodom ratowniczo – gaśniczym i nie utrudniał prowadzenia ewakuacji;
 - c) Droga odjazdu wszystkich pojazdów tankujących jest zawsze wolna od przeszkód. Jest to szczególnie istotne w przypadku autocystern, gdzie wymagana jest droga odjazdu w kierunku do przodu z powodu znacznych ilości paliwa lotniczego, znajdującego się w ich zbiornikach i możliwej potrzeby szybkiego odstawienia pojazdu od SP w razie niebezpieczeństwa. Jeżeli droga odjazdu zostanie zablokowana przez pojazd lub sprzęt, operację tankowania należy przerwać do czasu aż pojazd/sprzęt zostanie usunięty z drogi odjazdu autocysterny;
 - d) Zachowana jest bezpieczna odległość od stref niebezpiecznych wokół statku powietrznego: w promieniu 3m od samolotowych otworów wentylacyjnych, wylotów gazów spalinowych z APU i 1m od wentylatorów kół podwozia głównego;
 - e) Węże do tankowania są tak ułożone, by minimalizować ryzyko kontaktu z urządzeniami do obsługi bagażu i ryzyko przejeżdżania po nich przez inne pojazdy obsługujące statek powietrzny;
 - f) Jeżeli tankowanie wymaga użycia węży z platformy, to autocysterna jest tak ustawiona, aby podłączenie węży nie wymagało wywierania żadnego bocznego nacisku, mogącego uszkodzić złącze samouszczelniające tankowania ciśnieniowego samolotu. Kiedy wąż jest już podłączony, powinien zwiśać swobodnie, pionowo od samolotowego złącza tankowania;
 - g) Do tankowania podskrzydłowego używane są pojazdy niskoprofilowe;
 - h) Ustawiając autocysternę pod skrzydłem statku powietrznego brane jest pod uwagę osiadanie samolotu pod ciężarem paliwa, aby uniknąć niebezpieczeństwa, że mógłby skrzydłem, przewodnicami klap lub jakąś inną powierzchnią wesprzeć się na pojeździe;
 - i) Zabronione jest podjeżdżanie autocysterną pod skrzydło statku powietrznego bez upewnienia się, że odległość pomiędzy najwyższymi elementami konstrukcji całkowicie opróżnionej autocysterny i najbardziej wysuniętymi elementami dolnej powierzchni skrzydła maksymalnie obciążanego statku powietrznego wynosi minimum 40 cm;

- j) Dla pewnych typów samolotów, osiadanie końcówek skrzydeł podczas tankowania może przekraczać 1 metr. Powinno się także brać pod uwagę inne czynniki, takie jak wiatr.
- 15.2.7.5. Po podjechaniu na miejsce tankowania, nie wolno kierowcy opuścić kabiny do czasu zaciągnięcia i zabezpieczenia hamulca postojowego.
- 15.2.7.6. Kierujący filią jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby pojazdy tankujące były ustawione bezpiecznie względem samolotu, jak to opisano powyżej, a w razie niemożliwości spełnienia wszystkich tych wymagań, za podjęcie, na piśmie, działań wspólnie z władzami lotniskowymi bądź z komitetem bezpieczeństwa lotniskowego. Gdy kierujący filią nie ma pewności, że pojazdy tankujące mogą być bezpieczne ustawione, może nie zezwolić na kontynuowanie operacji tankowania.
- 15.2.7.7. Tankowanie SP podczas odladzania jest zabraniane. Płyn odladzający jest substancją niebezpieczną i należy unikać jego kontaktu ze skórą. Należy zachować ostrożność aby zapewnić, że ściekający płyn odladzający, np. z ostatnio odladzanego skrzydła SP nie wpadnie im do oczu. Rozlewiska płynu odladzającego mogą spowodować powstanie bardzo śliskiego obszaru na płycie. Z tego powodu, pojazdy tankujące nie mogą podjeżdżać do SP w trakcie trwania procedury odladzania. W warunkach niskich temperatur (poniżej 0 C) należy założyć, że SP został właśnie odladzony i zachować odpowiednią ostrożność aby uniknąć kontaktu z oczami i skórą oraz zwracać uwagę na oblodzoną (śliską) powierzchnię płyty.

15.2.8 Umasienie AFE ze statkiem powietrznym

- 15.2.8.1. Przewody umasienia AFE podłączone są do specjalnie wyznaczonych miejsc, określonych w dokumentacji technicznej statku powietrznego. Miejsce to wskazuje uprawnionemu pracownikowi przedstawiciel linii lotniczej lub pilot statku powietrznego;
- 15.2.8.2. AFE zostaje podłączone przewodem masowym ze statkiem powietrznym zanim zostaną podłączone węże i zanim zostaną otworzone pokrywy wlewów. Umasienie pozostaje podłączone do czasu, aż zostaną ostatecznie odłączone wszystkie węże i zostaną pozamykane pokrywy wlewów;
- 15.2.8.3. AFE, statki powietrzne oraz głowice i pistolety pozostają wspólnie umasione przez cały czas okres tankowania w celu zapewnienia, że nie ma różnicy potencjałów ładunków elektrostatycznych między poszczególnymi zespołami;
- 15.2.8.4. Nie jest zalecane uziemianie SP. Ale tam gdzie władze lotniskowe wymagają uziemiania statków powietrznych i zapewniają odpowiednio usytuowane punkty uziemiania, to AFE i statek powietrzny są uziemiane za pomocą, będącego na ich wyposażeniu kabla uziemiającego „Y”, a nie poprzez pojazd tankowania. Nie wolno wykorzystywać studzienek hydrantów ani wewnątrz studzienek hydrantów jako punktów uziemienia. Na lotniskach, na których wymagane (i jest to możliwe) jest uziemianie autocysterny i statku powietrznego, jest ono realizowane zanim zostaną otworzone pokrywy wlewów tankowania.

15.2. Zapobieganie FOD w tym sprzątanie/zamiatanie płyty postojowej

Utrzymanie czystości w PRN bezpośrednio związane jest z bezpieczeństwem wykonywania operacji lotniczych.

Określenia FOD używamy na lotniskach w stosunku do ciał obcych pozostawionych na nawierzchniach, których obecność stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa SP, pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej oraz ludzi przebywających w strefie operacyjnej lotniska.

Przykładem FOD mogą być urwane elementy bagaży, elementy maszyn i pojazdów, elementy SP, elementy wyposażenia personelu, naniesione kamienie, śmieci itp.

Każdy obiekt typu FOD ma wpływ na bezpieczeństwo sprzętu oraz ludzi. Pracujące silniki odrzutowe SP mogą zassać znajdujące w pobliżu ciała obce, doprowadzając do ich uszkodzenia. Przemierzające się od podmuchu silnika w strugach powietrza ciała obce, stanowią zagrożenie dla ludzi oraz sprzętu znajdującego się w pobliżu uruchomionego SP.

Każdy z pracowników znajdujący się w strefie operacyjnej lotniska ma obowiązek usuwania zauważonych FOD i wykonywania czynności służbowych w sposób nie powodujący zanieczyszczeń nawierzchni lotniskowych oraz utrzymania obsługiwanego sprzętu w odpowiednim stanie technicznym i czystości.

Obiekty typu FOD identyfikujemy na:

- c) wszystkich płaszczyznach PRN;
- d) drogach serwisowych;
- e) drogach dojazdowych;
- f) ciągach pieszych;
- g) częściach trawiastych.

Na zebrane obiekty typu FOD przygotowane są opisane żółte i czarne kosze, rozmieszczone przy stanowiskach postojowych przy PPS 1, na sortowni oraz przy obiektach takich jak: kTWR, hangary, strażnica, itp.



Obowiązkowo przed każdym wkołowaniem SP na stanowisko postojowe oraz po jego opuszczeniu, KRN sprawdza je pod kątem obecności FOD oraz zanieczyszczeń płynnych (oleje, paliwa). W przypadku zauważenia zanieczyszczeń płynnych, ustala sprawcę oraz informuje DOPL, który sporządza dokumentację fotograficzną, wzywa LSRG do sprzątnięcia zanieczyszczeń. LSRG sporządza Informację ze zdarzenia oraz Protokół oględzin zdarzenia w PRN.

Informację wraz z dokumentacją fotograficzną zanieczyszczenia spowodowane przez SP lub mechaników podczas obsługi technicznej danego przewoźnika, DOPL zgłasza do wskazanego przez nich przedstawiciela.

Codziennie w godzinach porannych pracownicy OUP dokonują sprawdzenia czystości terenu między płytą główną a terminalem. Generalnie przyjęto zasadę sprząkania PPS 1 oczyszczarkami będącymi na wyposażeniu OUP w każdy poniedziałek i piątek oraz doraźnie w razie potrzeby na wniosek KRN lub DOPL, który koordynuje z KZ AON / podmiotu świadczącego własną obsługę naziemną godzinę udostępnienia OUP płyty postojowej i usunięcia z niej sprzętu do obsługi SP. KRN zgłasza do DOPL lub bezpośrednio do OUP gotowość do czyszczenia płyty po uprzednim jej sprawdzeniu. Każdorazowo po zakończeniu sprząkania, płyta postojowa jest sprawdzana przez KRN lub DOPL, pod względem ewentualnych FOD pozostawionych przez pojazdy sprząkające płytę.

15.3. Monitorowanie spełnienia wymagań procedur bezpieczeństwa przez personel na płycie postojowej.

Monitorowanie spełnienia wymagań procedur bezpieczeństwa przez personel na płycie postojowej należy głównie do obowiązków KRN oraz DOPL. Monitorowanie przez KRN realizowane jest w trakcie asystowania przy uruchamianiu silników oraz bieżących kontroli. DOPL monitoruje przestrzeganie procedur bezpieczeństwa, prowadząc ciągły nadzór nad osobami i pojazdami w PRN. Prowadzi obserwację przy wykorzystaniu przyrządów optycznych, łączności radiotelefonicznej i zobrazowania GPS na monitorze wielostanowiskowego systemu dyspozytorskiego – RADMOR SA.TETRA oraz w trakcie inspekcji i kontroli PRN. Dodatkowo doraźnie, monitorowanie w ramach audytów wewnętrznych prowadzi Safety Manager (OSM).

W przypadku stwierdzenia naruszenia procedur bezpieczeństwa przez personel, Zarządzający lotniskiem może zastosować kary dyscyplinarne adekwatne do popełnionych przewinień przewidziane w Regulaminie Pracy między innymi:

- upomnienie;
- zabranie przepustki i skierowanie na powtórne szkolenie z zasad bezpiecznego poruszania się po lotnisku Warszawa/Modlin;
- zabranie przepustki bez skierowania na powtórne szkolenie z zasad bezpiecznego poruszania się po lotnisku Warszawa/Modlin.