

**18.1. PROCEDURA KONTROLI I MONITOROWANIA PRZESZKÓD NA LOTNISKU I POZA JEGO GRANICAMI, POWIADAMIANIA WŁAŚCIWEGO ORGANU O CHARAKTERZE I LOKALIZACJI PRZESZKÓD ORAZ, W RAZIE POTRZEBY, WSZELKICH PÓŹNIEJ DODANYCH LUB USUNIĘTYCH PRZESZKÓD, W TYM ZMIANY PUBLIKACJI AIS.**

Administrator: Kierownik Zespołu Operacyjnego

Celem poniższej procedury jest zapewnienie bezpieczeństwa i regularności wykonywania operacji lotniczych na terenie lotniska Warszawa/Modlin.

Na podstawie obowiązujących aktów prawnych zostały wyznaczone powierzchnie ograniczające wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin, zabezpieczające lotnisko przed obiektami sztucznymi i naturalnymi mogącymi stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego. Obiekty, które przekraczają swoją wysokością parametry powierzchni ograniczających lotniska stają się przeszkodami lotniczymi.

Mogą to być:

- a) przeszkody terenowe powierzchniowe,
- b) drzewa,
- c) linie energetyczne,
- d) budynki i budowle,
- e) linie telefoniczne,
- f) przeszkody smukłe (maszty, kominy),
- g) przeszkody odosobnione i przeszkody ciągłe,
- h) przeszkody ruchome (pojazdy).

Dla lotniska Warszawa/Modlin posiadającego cyfrę kodu klasyfikacyjnego 4C została wyznaczona strefa wolna od przeszkód lotniczych (OFZ – obstacle free zone).

18.1.1. Inspekcje powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin prowadzone są okresowo przez następujące służby:

- a) DOPL;
- b) Uprawniony podmiot geodezyjny – na zlecenie Zarządzającego;
- c) Kierownik Zespołu Operacyjnego.

18.1.2. Inspekcje powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin przeprowadzane przez DOPL obejmują kontrolę stanu istniejących przeszkód lotniczych (w tym stanu oznakowania przeszkodowego dziennego i nocnego) oraz kontrolę powierzchni pod względem zaistnienia nowych przeszkód lotniczych, w zakresie widoczności z **DS** i **DK** – wzrokowo, przynajmniej dwa razy w ciągu dyżuru, tzn. po rozpoczęciu pracy oraz przed zakończeniem.

18.1.3. W przypadku zaistnienia obiektu będącego nową przeszkodą lotniczą DOPL przedkłada wniosek o wydanie stosownego NOTAM (w przypadku wystąpienia nowych przeszkód lotniczych trudnych do natychmiastowego usunięcia).

18.1.4. W przypadku awarii oświetlenia przeszkodowego na terenie lotniska DOPL powiadamia o tym fakcie Dyżurnego Konserwatora zespołu OUI i w uzasadnionych przypadkach przedkłada wniosek o wydanie stosownego NOTAM (np. długi termin usunięcia awarii).

18.1.5. W przypadku awarii oświetlenia przeszkodowego obiektów zlokalizowanych poza terenem lotniska DOPL niezwłocznie zgłasza w/w awarię Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (email: [ltl@ulc.gov.pl](mailto:ltl@ulc.gov.pl), [loz@ulc.gov.pl](mailto:loz@ulc.gov.pl)) oraz Nadzorowi Budowlanemu (email: [pinb@nowodworski.pl](mailto:pinb@nowodworski.pl), tel: 22 775 00 79) i przedkłada wniosek o wydanie stosownego NOTAM.

18.1.6. Wyniki inspekcji powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin zapisywane są w raporcie z przebiegu dyżuru DOPL.

18.1.7. Inspekcje powierzchni ograniczających przeszkody przeprowadzane przez geodetę uprawnionego (wymagany 1 zakres zawodowych uprawnień geodezyjnych).

Z uwagi na już istniejące przeszkody lotnicze w rejonie powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin na zlecenie Zarządzającego lotniskiem geodeta uprawniony przeprowadza kompleksową kontrolę powierzchni wraz z aktualizacją dokumentacji – wszystkich powierzchni ograniczających dla lotniska Warszawa/Modlin pod kątem

powstawania nowych przeszkód lotniczych. Kompleksowa inspekcja powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin jest przeprowadzana w cyklu dwuletnim.

18.1.8. Inspekcje powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin przeprowadzane przez Kierownika Zespołu Operacyjnego.

Kierownik Zespołu Operacyjnego dokonuje kontroli powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin. Kontrola taka odbywa się przynajmniej raz na miesiąc. Po kontroli sporządzany jest protokół kontroli, którego wzór stanowi Załącznik nr 1 do procedury.

**W ramach kontroli powierzchni ograniczających wysokość zabudowy i obiektów naturalnych w rejonie lotniska Warszawa/Modlin dokonywana jest również kontrola obecności BSP.**

18.1.9. W przypadku awarii oświetlenia przeszkodowego osoba przeprowadzająca inspekcję /kontrolę/ przeszkód lotniczych powinna niezwłocznie zgłosić w/w awarię Prezesowi ULC, PAŻP, Nadzorowi Budowlanemu.

18.1.10. W celu łagodzenia ryzyka związanego z powstaniem nowych przeszkód lotniczych Zarządzający podejmuje następujące działania:

- monitoruje miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego obszarów wokół lotniska a także współpracuje w tym zakresie z właściwymi organami administracji państwowej i samorządowej,
- opiniuje i uzgadnia lokalizację obiektów w otoczeniu lotniska i na lotnisku pod kątem przeszkód lotniczych.

Załącznik nr 1 do procedury 18.1

PROTOKÓŁ KONTROLI PRZESZKÓD LOTNICZYCH

Data kontroli: .....

Osoby przeprowadzające kontrolę:

.....  
(Imię i nazwisko) (Stanowisko)

.....  
(Imię i nazwisko) (Stanowisko)

Sprawdzono przeszkody:

L.p.	Numer przeszkody	Nazwa przeszkody	Oznakowanie dienne	Oznakowanie nocne

Uwagi:  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....  
.....

Podpisy:  
.....  
.....

**18.2. PROCEDURA MONITOROWANIA I OGRANICZANIA ZAGROŻENIA ZWIĄZANEGO Z DZIAŁALNOŚCIĄ LUDZKĄ I KORZYSTANIEM Z GRUNTÓW NA LOTNISKU I W JEGO OTOCZENIU.**

Administrator: Kierownik **Zespołu Operacyjnego**

- 18.2.1 W celu łagodzenia ryzyka związanego z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów na lotnisku i w jego otoczeniu Zarządzający podejmuje następujące działania:
- opiniuje i uzgadnia lokalizację obiektów w otoczeniu lotniska i na lotnisku pod kątem: nie lotniczych świateł naziemnych, obiektów z dużą powierzchnią odbłaskową, obiektów mogących powodować zakłócenia łączności radiowej i nawigacyjnej,
  - w celu minimalizacji ewentualnych zagrożeń ze strony ptaków i ssaków na statki powietrzne na terenie lotniska oraz w jego sąsiedztwie Zarządzający powołał: Koordynatora ds. zagrożeń ze strony środowiska – DOPL aktualnie pełniący dyżur, Zespół ds. zagrożeń ze strony przyrody ożywionej oraz zatrudnił Sokolnika. Zadania odpowiednich jednostek opisane są w procedurze w punkcie 17 części E INOP EPMO,
  - współdziała z jednostkami administracji państwowej w kwestii propozycji planów zagospodarowania terenu oraz wydawanych pozwoleń na budowę obiektów,
  - na ogólnodostępnej stronie internetowej lotniska zamieszczona jest procedura uzyskiwania zezwoleń na wypuszczenie balonów/lampionów w przestrzeń powietrzną.
- 18.2.2. Co najmniej dwa razy w roku Kierownik Zespołu Operacyjnego lub wyznaczony przez Kierownika Zespołu Operacyjnego pracownik dokonuje objazdu otoczenia w celu kompleksowej kontroli związanej z działalnością człowieka i użytkowaniem gruntów.
- a) w przypadku stwierdzenia przeszkody mogącej wywoływać turbulencje, próbuje nawiązać kontakt z właścicielem obiektu w celu niezwłocznego usunięcia przedmiotowej przeszkody oraz powiadamia DOPL w celu przekazania informacji załogom statków powietrznych oraz podjęcia działań mających na celu ich eliminację;
  - b) w przypadku stwierdzenia stosowania niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł, próbuje nawiązać kontakt z właścicielem obiektu w celu niezwłocznego usunięcia świateł oraz powiadamia DOPL w celu przekazania informacji załogom statków powietrznych oraz podjęcia działań mających na celu ich eliminację. W przypadku stwierdzenia nie lotniczych świateł naziemnych w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych aby wyeliminować źródło zagrożenia, powiadamia DOPL, dyżurnego komisariatu policji w celu niezwłocznego ustalenia właściciela i zgłoszenia lub zasłonięcia oświetlenia;
  - c) w przypadku stwierdzenia obiektów z dużą powierzchnią odbłaskową mogących powodować oślepienie próbuje nawiązać kontakt z właścicielem obiektu w celu niezwłocznego usunięcia lub zasłonięcia obiektu aby wyeliminować źródła oślepienia oraz powiadamia DOPL w celu przekazania informacji załogom statków powietrznych oraz podjęcia działań mających na celu ich eliminację. W przypadku obiektu budowlanego powiadamia Powiatowego Inspektora Nadzoru Budowlanego w celu sprawdzenia zgodności z dokumentacją budowlaną;
  - d) w przypadku stwierdzenia źródła niewidocznego promieniowania lub obecności ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozоровania, powiadamia DOPL w celu przekazania informacji załogom statków powietrznych oraz podjęcia działań mających na celu ich eliminację;
  - e) w przypadku stwierdzenia innego zagrożenia spowodowanego działalnością człowieka lub użytkowaniem gruntów, Zarządzający lotniskiem podejmuje stosowne działania adekwatne do występującego zagrożenia w miarę swoich możliwości.

Załącznik nr 1 do procedury 18.2

PROTOKÓŁ KONTROLI STREFY OKOŁOLOTNISKOWEJ

Data kontroli: .....

Osoby przeprowadzające kontrolę:

.....  
(Imię i nazwisko) (Stanowisko)

.....  
(Imię i nazwisko) (Stanowisko)

Opis zaobserwowanych nowych obiektów/zmian w strefie okołolotniskowej.

L.p.	Opis obiektu	Tak	Nie	Lokalizacja
1	obiekty mogące powodować turbulencje			
2	nie-lotnicze światła naziemne mogące wprowadzić w błąd załogi statków powietrznych			
3	obiekty z dużą powierzchnią odbłaskową			
4	obiekty mogące powodować zakłócenia łączności radiowej i nawigacyjnej			
5	atrakcyjność obszaru względem przyrody ożywionej			

Uwagi:

.....  
.....  
.....  
.....

Podpisy:

.....  
.....

### 18.3. PROCEDURA KONTROLI I MONITOROWANIA ZAGROŻEŃ DOTYCZĄCYCH OBECNOŚCI BEZZAŁOGOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH.

Administrator: Kierownik Zespołu Operacyjnego

#### 18.3.1. Monitorowanie otoczenia lotniska.

- 18.3.1.1. W ramach inspekcji PRN (rozdział 9 INOP EPMO).
- 18.3.1.2. W ramach kontroli przeszkód lotniczych (rozdział 18.1. INOP EPMO).

#### 18.3.2. Działania w przypadku stwierdzenia obecności BSP.

- 18.3.2.1. Zgłoszenie od załogi SP.
  - 18.3.2.1.1. Załoga zgłasza obecność BSP do SRL.
  - 18.3.2.1.2. KRL analizuje sytuację ruchową w przestrzeni pod kątem potencjalnego zagrożenia i podejmuje adekwatne działania w porozumieniu z DOPL.
  - 18.3.2.1.3. DOPL powiadamia Dowódcę Zmiany SOL, Dowódcę Zmiany SG oraz Policję.
  - 18.3.2.1.4. SOL oraz Policja niezależnie udają się w rejon zgłoszenia.
  - 18.3.2.1.5. Po otrzymaniu potwierdzenia o braku aktywności BSP w rejonie zgłoszenia, SRL podejmuje decyzję o wznowieniu operacji lotniczych, jeśli została podjęta decyzja o ich zawieszeniu.
  - 18.3.2.1.6. Po zakończeniu działań DOPL zgłasza zdarzenie lotnicze do PKBWL oraz ULC.
- 18.3.2.2. Zgłoszenie od DOPL w ramach inspekcji PRN, od Kierownika Zespołu Operacyjnego w ramach kontroli przeszkód lotniczych lub od jakiegokolwiek innej osoby stwierdzającej obecność BSP.

Operator BSP wykonujący lot w zasięgu wzroku operatora nie ma obowiązku zgłaszania lotów do PAŻP i Zarządzającego lotniskiem w przypadku wykonywania lotów, niezależnie od celu wykonywania lotu, posiadanych uprawnień operatora:

- Powyżej 1 km od granicy lotniska (ogrodzenia lotniska) BSP o masie startowej do 0,6 kg i do wysokości nie większej niż 30 m (AGL) lub do wysokości najwyższej przeszkody, w tym drzew lub obiektów budowlanych, znajdujących się w promieniu do 100 m od operatora;
- Powyżej 6 km od granicy lotniska (ogrodzenia lotniska) BSP o masie startowej do 25 kg i do wysokości nie większej niż 100 m (AGL);

- 18.3.2.2.1. W sytuacji, kiedy DOPL w ramach inspekcji PRN, Kierownik Zespołu Operacyjnego w ramach kontroli przeszkód lotniczych lub jakakolwiek inna osoba stwierdzi obecność BSP wykonującego lot niezgodnie z zapisami powyżej – niezwłocznie należy zgłosić informację do DOPL, który powiadamia SRL. Dalsze postępowanie zgodnie z punktami 18.3.2.1.2. do 18.3.2.1.6.

#### 18.3.3. Działania zwiększające świadomość zagrożenia.

- 18.3.3.1. Kampania na stronie www lotniska Warszawa/Modlin.
- 18.3.3.2. Kampania na portalu społecznościowym Facebook lotniska Warszawa/Modlin.
- 18.3.3.3. Tablice na ogrodzeniu lotniska „No drone area”.
- 18.3.3.4. Plakaty informacyjne w okolicznych szkołach.