

19. PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA.

Administrator: Komendant Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej

Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia na terenie Mazowieckiego Portu Warszawa/Modlin wprowadzony zostaje na podstawie przepisu ADR.OPS.B.005 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz art. 84 ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

W zakresie niekolidującym z przepisami prawa europejskiego, dokument uwzględnia również przepisy Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych.

Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia w MPL Warszawa/Modlin zapewnia wymagane informacje dla organizacji i personelu zaangażowanego w działania w sytuacji zagrożenia, zarówno służb lotniskowych MPL, służb i instytucji państwowych jak również innych podmiotów współpracujących i odpowiednich, w zakresie kompetencji, instytucji czy organów rządowych. Pełna treść dokumentu dostępna jest jako Tom II INOP lotniska Warszawa/Modlin.

19.1. Postępowanie w sytuacjach zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu:

19.1.1. Postępowanie w sytuacjach zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu przedstawione jest w formie zasad ogólnych oraz procedur ratowniczych ujętych w dokumencie „Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia dla Lotniska Warszawa/Modlin. Plan działania w sytuacji zagrożenia na lotnisku, opisuje w szczególności:

- a) Wypadek statku powietrznego na lotnisku;
- b) Wypadek statku powietrznego poza granicami lotniska (w rejonie operacyjnym);
- c) Awaria statku powietrznego podczas lotu (lądowanie awaryjne);
- d) Awaria statku powietrznego podczas lotu (lokalny stan gotowości);
- e) Zgłoszenie depechy naglącej przez załogę statku powietrznego (PAN PAN/PAN PAN MEDICAL);
- f) Sabotaż, w tym zagrożenie bombowe statku powietrznego i/lub bezprawne przejęcie statku powietrznego;
- g) Pożar obiektu na terenie lotniska;
- h) Sabotaż, w tym zagrożenie bombowe obiektu;
- i) Incydent na lotnisku;
- j) Zdarzenie z materiałami niebezpiecznymi;
- k) Zagrożenie epidemiczne.

19.1.2. Plan działania w sytuacji zagrożenia na lotnisku określa konkretne procedury postępowania dla różnego rodzaju potencjalnych zagrożeń mogących wystąpić na lotnisku i w jego rejonie operacyjnym, zakres odpowiedzialności poszczególnych służb, podmiotów czy instytucji, schematy/systemy łączności i powiadamiania, działanie Centrum Operacyjnego Lotniska sztabu kryzysowego, sztabu interwencji (w tym ruchomego stanowiska Kierowania), zasady efektywnej współpracy służb lotniskowych z instytucjami zewnętrznymi, sposób działania w warunkach ograniczonej widzialności, dostęp do lotniska, rejon koncentracji, siły i środki przewidziane do działania oraz pomieszczenia wraz z wyposażeniem przewidziane dla uczestników zdarzenia lotniczego oraz ich rodzin.

19.1.3. Pełna treść dokumentu dostępna jest jako Tom II INOP lotniska Warszawa/Modlin.

19.2. Sprawdzenie obiektów i wyposażenia lotniska, które mają być używane w sytuacjach zagrożenia.

- 19.2.1. Ratownicy LSRG podejmują działania w zakresie stałego monitoringu obiektów lotniskowych oraz prowadzą działania profilaktyczne z zakresu bezpieczeństwa i ochrony przeciwpożarowej.
- 19.2.2. Za bieżące utrzymanie pomieszczeń i odpowiedniego stanu ich wyposażenia, w ramach Planu Działania w Sytuacji Zagrożenia, odpowiadają ich właściciele – osoby kierujące działaniem tych obszarów na co dzień.
- 19.2.3. **Za zapewnienie sprawności technicznej obiektów odpowiedzialne jest Biuro Infrastruktury (KI).**
- 19.2.4. Biuro Utrzymania i Eksploatacji (OU) odpowiada za sprawność eksploatowanych systemów budynkowych, w tym:
- systemów elektryczno-energetycznych takich jak: instalacje elektryczne, oświetlenie podstawowe i awaryjne, zasilanie podstawowe, awaryjne i gwarantowane, instalacja odgromowa;
 - systemów sanitarnych takich jak: wentylacja, klimatyzacja;
 - systemu wodno-kanalizacyjnego zainstalowanego w obiektach;
 - urządzeń transportu bliskiego tj.: winda.
- 19.2.5. Zapewnienie sprawności systemów obejmuje wykonywanie bieżących napraw oraz terminowych przeglądów i konserwacji. Prace realizowane są siłami własnymi pracowników Spółki lub zlecane firmom zewnętrznym wykonującym zadania na podstawie zawartych umów serwisowych.
- 19.2.6. W zależności od rodzaju systemu lub urządzenia oraz zaleceń producentów, prace przeglądowe i konserwacyjne wykonywane są w okresach/cyklach od miesięcznego do rocznego, z wyłączeniem pomiarów instalacji elektrycznych, których badania wykonywane są raz na pięć lat, zgodnie z Prawem Energetycznym.
- 19.2.7. Pomieszczenia używane w sytuacjach zagrożenia są utrzymywane zgodnie z wewnętrznymi procedurami. Zarządzający lotniskiem, w ramach realizacji Planu, korzysta z następujących obiektów/pomieszczeń:
- Centrum Koordynacji Antykrzysowej (Budynek techniczno-biurowy SD nr 24) – odpowiedzialność Biuro ds. Ochrony (KB);
 - Centrum Operacyjne Lotniska (Budynek TWR) – odpowiedzialność Kierownik Zmiany DOPL;
 - Centrum Prasowe (sala konferencyjna I p. Budynek nr 5) – odpowiedzialność Szef Zespołu Prasowego;
 - Pomieszczenia dla nieposzkodowanych pasażerów (Terminal Hala odlotów Non-Schengen Gate 1) odpowiedzialny Koordynator PAX (osoba wyznaczona przez KZT);
 - Pomieszczenia dla nieposzkodowanej załogi SP (Terminal GA) – odpowiedzialny Koordynator Załoga (osoba wyznaczona przez AON);
 - Pomieszczenie przeznaczone do łączenia rodzin dla osób oczekujących/odprowadzających (Terminal hala przylotów, część zachodnia) – odpowiedzialny Koordynator rodzina (osoba wyznaczona przez KZT).

Wyżej wymienione pomieszczenia wykorzystywane w sytuacjach zagrożenia są w codziennym użytkowaniu, podlegają ciągłemu nadzorowi przez administratorów tych pomieszczeń. Wyposażenie wykorzystywane podczas sytuacji kryzysowych znajduje się w wyznaczonych miejscach i jest okresowo

(raz w miesiącu) kontrolowane przez wskazanych pracowników lotniska, fakt ten odnotowywane jest w książce kontroli.

W strażnicy Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej przechowywane jest wyposażenie medyczne zgodne z zał. nr 2 do Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r.

Okresowemu sprawdzeniu kontrolnemu w zakresie sprawności technicznej bądź przydatności do użycia podlegają :

- a) Budynek Terminalu Pasażerskiego, budynek strażnicy LSRG raz w roku przy przeglądzie budowlanym MPL,
- b) Wyposażenie w urządzenia i systemy pożarowe – zgodnie z czasookresem kontroli ustalonym przez producenta,
- c) Bramy pożarowe- 1 raz w tygodniu,
- d) Zbiorniki wodne i hydranty pożarowe zewnętrzne i wewnętrzne- 1 raz w roku,
- e) Gaśnice i agregaty gaśnicze-1 raz w roku,
- f) System alarmowania LSRG- badania techniczne zgodnie z wymaganiami dla tych instalacji – sprawdzenie sprawności 1 raz na dobę,
- g) Pojazdy specjalne ratowniczo - gaśnicze - 1 raz w roku w ramach głównego przeglądu techniczno - serwisowego oraz badania technicznego w Stacji Kontroli Pojazdów. **Sprawdzenie sprawności pojazdów - 1 raz na dobę przez przyjmujących dyżur w danym dniu.**
- h) Sprzęt hydrauliczny i pneumatyczny ratowniczy – 1 raz w roku przez uprawniony serwis zewnętrzny, oraz podczas zmiany służby - sprawdzenie sprawności działania.

19.2.8. Obiekt Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej, pojazdy, sprzęt ratownictwa lotniskowego oraz sprzęt łączności radiowej sprawdzane są przez pracowników LSRG, podczas przyjęcia i zdania dyżuru, fakt ten odnotowywane jest w raporcie z przebiegu służby.

19.2.9. Stan wyposażenia ambulansu medycznego sprawdzany jest przez Ratowników Medycznych 1 raz podczas codziennego dyżuru i odnotowany w protokole przeglądu wyposażenia.

19.2.10. W ramach wyposażenia lotniska, które jest używane w sytuacjach zagrożenia, cyklicznemu sprawdzeniu podlegają również systemy łączności, takie jak system lotniskowej łączności radiowej oraz system powiadamiania alarmowego.

19.2.11. W ramach prowadzenia czynności sprawdzających, DOPL zobowiązany jest do nadawania wywołań kontrolnych w obydwu systemach. Wywołania kontrolne nadawane są w miarę potrzeb, o różnych porach.

19.2.12. Wywołanie kontrolne w systemie lotniskowej łączności radiowej odbywa się poprzez nadanie wywołania alarmowego dla wszystkich grup oraz dwukrotne nadanie komunikatu o treści DYŻURNY – WYWOŁANIE KONTROLNE DLA SŁUŻB LOTNISKA. Po nadaniu wywołania kontrolnego DOPL monitoruje potwierdzenia otrzymania wywołania.

19.3. Ćwiczenia sprawdzające plan działania w sytuacji zagrożenia.

19.3.1. Przygotowanie lotniska do sytuacji zagrożenia sprawdza się w formie ćwiczeń:

- a) Kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacji zagrożenia wykonywanych nie rzadziej, niż co dwa lata;
- b) Częściowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia przeprowadzanych w ciągu roku po danym ćwiczeniu kompleksowym, aby zapewnić, że jakiegokolwiek niedociągnięcia wykryte w czasie ćwiczenia kompleksowego zostały skorygowane oraz wykonanie przeglądu planu po ww. ćwiczeniach, lub po każdym działaniu w rzeczywistej sytuacji zagrożenia, w celu skorygowania wszelkich nieprawidłowości, jakie wystąpiły w trakcie tych ćwiczeń lub rzeczywistej akcji ratowniczej;
- c) Ćwiczenia aplikacyjne powinny odbywać się w regularnych odstępach czasu. Celem tych ćwiczeń jest sprawdzenie, czy zadania i procedury są jasne i zrozumiałe. Ćwiczenia te są

dobrą okazją do przetestowania nowych lub zmienionych procedur, przed wdrożeniem lub przygotowaniem do ćwiczeń kompleksowych.

19.3.2. Przeglądu planu dokonuje się również każdorazowo – w przypadku wprowadzenia znaczących zmian w infrastrukturze, dokumentach, przepisach prawnych również po zaistniały zdarzeniu w najbliższym możliwym terminie.

19.3.3. Tematyka ćwiczeń powinna obejmować m.in.:

- a) role i zadania osób/komórek/służb biorących udział w ćwiczeniach;
- b) plany i procedury;
- c) pomieszczenia i procesy (dostęp);
- d) koordynację działań pomiędzy służbami i podmiotami.