



PLAN BEZPIECZEŃSTWA PRAC

„PRACE NAPRAWCZE DK-A2 i PPS1,
NA TERENIE PORTU LOTNICZEGO
WARSZAWA/MODLIN”.

1. Spis treści

1. Spis treści	2
2. Część administracyjna	3
3. Wykaz użytkowników PBP	5
4. Część ogólna	5
4.1 Cel dokumentu	5
4.2 Przedmiot dokumentu	5
4.3 Zakres stosowania dokumentu	6
4.4 Odpowiedzialność i uprawnienia	7
4.5 Realizacja zadania związanego z naprawą nawierzchni dróg kołowania i nadzór operacyjny	10
4.6 Harmonogram prac	13
5. Schemat rejonu prac naprawczych	14
6. Analiza ryzyka	14
7. Definicje i skróty	19
8. Załączniki	21

2. Część administracyjna

UZGODNIENIA WEWNĘTRZNE	DATA	PODPIS
Dyrektor Odpowiedzialny	28.09.2017	Dyrektor Odpowiedzialny Piotr Okieneczyc
Szef Biura Utrzymania i Eksploatacji (OU)	2017-09-27	Szef Biura Utrzymania i Eksploatacji Jeremi Jotkiewicz
Szef Biura ds. Operacji Lotniczych / Kierownik Zespołu Operacyjnego (OL/OLO)	27.09.2017r.	Joanna Zaworska
Kierownik Zespołu Utrzymania i Parkingów (OUP)	28.09.2017	[Signature]
Szef Biura Infrastruktury (KI)	27.09.2017	[Signature]
Szef Biura ds. Ochrony (KB)	2017 -09- 28	Szef Biura ds. Ochrony Pawel Róza
Komendant Lotniskowej Służby Ratowniczej-Gaśniczej (ORG)	27.09.17	[Signature]
Safety Manager	27.09.2017	[Signature]



PLAN BEZPIECZEŃSTWA PRAC

ADMINISTRATOR DOKUMENTU

Szef Biura ds. Operacji
Lotniczych / Kierownik Zespołu
Operacyjnego

27.09.2017r.

Janna Lamorska

3. Wykaz użytkowników PBP

Numer Kopii	Użytkownik
1	Kierownik Zespołu Utrzymania i Parkingów (OUP)
2	Szef Biura ds. Operacji Lotniczych (OL) / Kierownik Zespołu Operacyjnego (OLO)
3	Szef Biura Utrzymania i Eksploatacji (OU)
4	Szef Biura Infrastruktury (KI)
5	Safety Manager (SM)
6	Szef Biura ds. Ochrony (KB)
7	Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL)
8	Wykonawca napraw
9	Kontroler Ruchu Lotniczego (KRL – PAŻP)

4. Część ogólna

4.1. Cel dokumentu

Zapewnienie bezpieczeństwa i sprawności operacji lotniczych oraz obsługi naziemnej w obszarze pola ruchu naziemnego w trakcie realizacji poszczególnych zadań związanych z bieżącymi naprawami infrastruktury lotniskowej.

4.2. Przedmiot Dokumentu

Projekty, plany i analiza ryzyka dotyczące realizacji zadań polegających na naprawach nawierzchni w obszarze pola ruchu naziemnego, podlegające uzgodnieniu w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności wykonywania operacji lotniczych.

4.3. Zakres Stosowania Dokumentu

4.3.1. Dokument ma zastosowanie w zakresie:

- a) Źródła danych do publikacji przez Służbę Informacji Lotniczej (AIS),
- b) oznakowania i powiadamiania o obiektach stanowiących przeszkody lotnicze,
- c) wprowadzania zmian w organizacji ruchu w PRN,
- d) szkolenia personelu,
- e) uzgadniania i zatwierdzania,
- f) informowania użytkowników lotniska,
- g) sprawowania nadzoru operacyjnego.

Realizacja w obszarze pola ruchu naziemnego wpływa na bezpieczeństwo i sprawność wykonywania operacji lotniskowych i obsługi naziemnej, zgodnie z zakresem kompetencji i odpowiedzialności poszczególnych komórek organizacyjnych oraz podmiotów zewnętrznych – wykonawców i dostawców.

4.3.2. PBP określa:

- a) Zakres prac z wyszczególnieniem poszczególnych ich etapów, elementów infrastruktury, których dotyczy oraz terminów rozpoczęcia i zakończenia prac;
- b) Ograniczenia dla operacji lotniczych; ograniczenia wykorzystywania DS, DK i PPP1 w trakcie wykonywania prac,
- c) Zadania i obowiązki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji na lotnisku, obejmują w szczególności:
 - oznakowanie, ogrodzenie lub inne zabezpieczenie rejonu prac,
 - oznakowanie lub oświetlenie pojazdów, maszyn budowlanych i urządzeń,
 - prowadzenie prac budowlanych i wykopów w taki sposób, aby nie spowodować uszkodzenia urządzeń i kabli elektrycznych zasilających urządzenia lotniskowe, kabli teletechnicznych oraz nie zakłócać pracy radiowych pomocy nawigacyjnych;
- d) Plan rejonu prac,

- e) Sposób poruszania się pojazdów i pracowników wykonujących roboty naprawcze oraz sposób prowadzenie kontroli bezpieczeństwa,
- f) Dopuszczenie naprawionej DK i PPS1 do użytku operacyjnego,
- g) Wykaz użytkowników PBP oraz dane kontaktowe osób odpowiedzialnych za realizację i koordynację prac.

4.4. Odpowiedzialność i uprawnienia

4.4.1. Szef Biura ds. Operacji Lotniczych (OL) odpowiada za utrzymanie sprawności wykonywania operacji lotniczych oraz obsługi naziemnej pola ruchu naziemnego oraz podjęcie decyzji o sporządzeniu PBP.

4.4.2. Safety Manager odpowiada za:

- a) udział w przygotowaniu analizy ryzyka, stanowiącej integralną część PBP,
- b) powiadomienie Kierownika Zmiany DOPL o wszelkich zidentyfikowanych potencjalnych zagrożeniach,
- c) opiniuje zmiany techniczno-eksploatacyjne na lotnisku pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych,
- d) przeprowadza identyfikację zagrożeń wskazanych jako czynnika mającego wpływ na poziom bezpieczeństwa,
- e) przeprowadza audyty i inspekcje bezpieczeństwa,

4.4.3. Kierownik Zespołu Operacyjnego w tym AFIS (OLO) odpowiada za:

- a) udział w przygotowaniu analizy ryzyka, stanowiącej integralną część PBP,
- b) zapoznanie pracowników podległej jednostki organizacyjnej MPL zaangażowanych w wykonywanie prac z PBP,
- c) sprawowanie nadzoru nad realizacją niniejszego dokumentu,
- d) powiadomienie instytucji sprawujących nadzór nad działalnością lotniska o zamiarze prowadzenia prac naprawczych na lotnisku, jeżeli na Zarządzającym spoczywa taki obowiązek,
- e) udział w pracach Zespołu, w szczególności za:
 - zidentyfikowanie zagrożeń oraz określenie adekwatnych działań zapobiegawczych,

- uzgodnienie i zatwierdzenie zapisów na formularzach protokołów:
 - Protokołu dotyczącego udostępnienia zasobów lotniska dla potrzeb prowadzenia prac technicznych na terenie Lotniska Warszawa/Modlin zgodny z Rozdziałem 13 INOP;
 - Protokołu stwierdzenia stanu udostępnionego terenu po wykonaniu prac technicznych pod kątem możliwości przywrócenia działalności operacyjnej na Lotnisku Warszawa/Modlin zgodny z Rozdziałem 13 INOP;
- f) określenie rozdzielnika w/w Protokołów, odpowiednio do miejsca, czasu i zakresu planowanych prac.

4.4.4. Kierownik Zmiany DOPL odpowiada za:

- a) identyfikację i kontrolę potencjalnych przeszkód lotniczych, których powstanie może wynikać z prowadzenia przedmiotowych prac;
- b) weryfikację zgodności ogrodzenia i oznakowania terenu robót, z mającymi zastosowanie przepisami;
- c) przygotowanie do wydania w stosownym czasie odpowiednich informacji lotniczych (NOTAM lub suplementu do AIP) zgodnie z Rozdziałem 7 INOP;
- d) bieżące weryfikowanie i aktualizowanie wydanych depech NOTAM;
- e) sprawowanie skutecznego nadzoru nad bezpieczeństwem i sprawnością ruchu SP, pojazdów i pieszych oraz obsługi naziemnej na PRN w trakcie realizacji prac technicznych;
- f) przeprowadzenie i dokumentowanie bieżących kontroli i inspekcji zgodności przebiegu realizacji prac technicznych z zapisami uzgodnionymi na formularzach zawartych w Rozdziale 13 INOP;
- g) prowadzenie codziennej odprawy dla pracowników wykonujących prace naprawcze
- h) przyjmowanie dziennych protokołów przyjęcia rejonu prac i przekazania rejonu prac do użytku operacyjnego (Załącznik 1 i 2).

4.4.5. Kierownik OUP odpowiada za:

- a) udział w przygotowaniu analizy ryzyka, stanowiącej integralną część PBP – jeżeli podjęto decyzję o jego sporządzeniu,

- b) zapoznanie pracowników OUP zaangażowanych w wykonywanie prac z PBP,
- c) bieżący nadzór nad Wykonawcą w czasie prowadzenia prac,
- d) dokonywanie odbiorów częściowych, robót zanikowych i ulegających zakryciu oraz odbioru końcowego wspólnie z KI,
- f) wspólnie z KI dokonanie odbioru robót i przekazanie DOPL rejonu prac do użytku operacyjnego,
- g) koordynację współpracy na linii MPL – Wykonawca.

4.4.6. Szef KI odpowiada za:

- a) udział w przygotowaniu analizy ryzyka, stanowiącej integralną część PBP – jeżeli podjęto decyzję o jego sporządzeniu,
- b) zapoznanie pracowników podległej jednostki organizacyjnej MPL zaangażowanych w wykonywanie prac z PBP
- c) nadzór wspólnie z OU nad realizacją prac,
- d) dokonywanie odbiorów częściowych, robót zanikowych i ulegających zakryciu oraz odbioru końcowego wspólnie z OU,
- e) koordynację współpracy na linii MPL - Wykonawca;

4.4.7. Szef KB odpowiada za:

- a) udział w przygotowaniu analizy ryzyka, stanowiącej integralną część PBP,
- b) zapoznanie pracowników podległej jednostki organizacyjnej MPL zaangażowanych w wykonywanie prac z PBP,
- c) opracowanie schematu poruszania się pojazdów oraz pracowników realizujących naprawy na terenie lotniska,
- d) zapewnienie płynnej kontroli bezpieczeństwa pojazdów, osób, maszyn i urządzeń oraz materiałów niezbędnych dla realizacji napraw,
- e) Zagwarantowanie asysty w zakresie niezbędnym dla zapewnienia płynności ruchu podczas realizacji prac.

4.4.8. Komendant ORG odpowiada za:

- a) zapoznanie podległych strażaków ORG oraz Ratowników Medycznych z planem bezpieczeństwa prac,
- b) wrywkowe kontrolowanie dróg dojazdu i czasu dojazdu zastępów ratowniczych do drogi startowej progów 26 i 08.

4.4.9. Wykonawca odpowiada za:

- a) wykonanie robót zgodnie z warunkami określonymi w umowie nr ... z dnia 2017 r., Opiszem Przedmiotu Zamówienia, przyjętą technologią oraz zgodnie z obowiązkami wynikającymi z niniejszego PBP oraz analizy ryzyka będącej integralną częścią PBP,
- b) przygotowanie wstępnego oraz szczegółowego harmonogramu prac, aktualizację harmonogramu w przypadku ewentualnych zmian oraz informowaniu wyznaczonego umową przedstawiciela MPL o zmianach w harmonogramie prac jeżeli wystąpią,
- c) zapoznanie pracowników własnych oraz pracowników ewentualnych podwykonawców zaangażowanych w wykonywanie prac z PBP,
- d) przygotowanie pracowników realizujących prace do wykonania tych prac oraz zapewnienie odpowiedniego sprzętu i materiałów do ich wykonania,
- e) odpowiednie oznakowanie i zabezpieczenie rejonu prowadzenia prac,

4.5. Realizacja zadania związanego z naprawą nawierzchni PPS1, DK A2 i nadzór operacyjny

Prace prowadzone będą na podstawie umowy wykonawczej nr do umowy ramowej nr z dnia Prace naprawcze prowadzić będzie firma
Realizacja zadania polega na naprawie nawierzchni wykonanych z betonu asfaltowego na DK A2 i PPS 1 oraz wymianie masy zalewowej w szczelinach dylatacyjnych.

Technologia wykonania prac na DK A i PPS 1 obejmuje:

- 1) geodezyjne zdjęcie oznakowania poziomego oraz istniejącego układu szczelin dylatacyjnych,
- 2) przygotowanie podłoża pod siatkę poprzez sfrezowanie warstwy jezdnej na głębokość około 10 cm,

- 3) oczyszczenie powierzchni po sfrezowaniu warstwy 10 cm nawierzchni, ewentualne uzupełnienie ubytków głębokich na frezowanym odcinku materiałem szybkostrawnym mineralnym, w przypadku zidentyfikowania uszkodzeń nawierzchni pozostałej po frezowaniu,
- 4) ułożenie siatki stalowej MESH TRACK typu ciężkiego (MT1) na całej powierzchni (siatka pleciona z drutu stalowego okrągłego o sześciokątnych oczkach),
- 5) odprężenie siatki na całej powierzchni poprzez przejazd walca ogumionego,
- 6) zamocowanie siatki poprzez przytwierdzenie kołkami wstrzeliwanymi w podłoże,
- 7) zamocowanie właściwe siatki do podłoża poprzez ułożenie mieszanki mineralno-asfaltowej na zimno typu slurry seal grubości około 1 cm sposobem mechanicznym,
- 8) ułożenie warstwy z betonu asfaltowego (jednowarstwowo) o grubości 8 – 11 cm, tj. do wysokości nawierzchni przylegającej naprawianego zniżenia (beton asfaltowy warstwy ścieralnej musi być przygotowany na kruszywie łamanym ze skał magmowych),
- 9) odtworzenie na wykonanej nawierzchni układu szczelin dylatacyjnych (w układzie z przed frezowania nawierzchni betonowej) wraz z wypełnieniem masą zalewową na gorąco,
- 10) wykonanie obwiedni wokół naprawianych nawierzchni poprzez nacięcie, oczyszczenie, osuszenie i zalanie masą zalewową,
- 11) odtworzenie oznakowania poziomego na wykonanej nawierzchni.

Technologia wymiany masy zalewowej w szczelinach dylatacyjnych obejmuje:

- 1) usunięcie starej masy zalewowej,
- 2) naprawę ubytków krawędzi płyt poprzez zastosowanie materiałów na bazie żywic epoksydowych,
- 3) oczyszczenie miejsca naprawy,
- 4) osuszenie miejsca naprawy palnikiem,
- 5) pokrycie bocznych powierzchni preparatem gruntującym, odpowiednio dobranym do stosowanego materiału naprawczego powinowatym chemicznie z nim,
- 6) ułożeniu kordu (szura elastycznego),

7) ułożenie masy zalewowej na gorąco.

Łączna powierzchnia napraw DK A2 i PPS 1 wynosi około 14 100 m².

Łączna długość szczelin dylatacyjnych, na nawierzchniach przylegających do naprawianych płyt betonowych, w których przewidziana jest wymiana masy zalewowej wynosi około 2 500 mb.

Prace realizowane będą zgodnie z harmonogramem opracowanym przez wykonawcę robót.
Nadzór operacyjny nad realizacją prac sprawuje DOPL.

4.5.1. Kontrola bezpieczeństwa

Ruch osobowy – kontrola bezpieczeństwa pracowników wchodzących odbywać się będzie przez GPK.

Kontrola bezpieczeństwa pojazdów, maszyn oraz materiałów wykorzystywanych podczas prac odbywać się będzie na bramie nr 4 lub 9. Otwarcie, zamknięcie i zaplombowanie bramy realizowane będzie przez patrol SOL. Kontrola dostępu na bramach nr 4 lub 9 realizowana jest przez Służbę Ochrony Lotniska. Osobą odpowiedzialną za pobranie jednorazowych kart identyfikacyjnych oraz przepustek dla pojazdów jest pracownik Wykonawcy posiadający czasową kartę identyfikacyjną portu lotniczego wyznaczony jako osoba eskortująca.

4.5.2. Poruszanie się pracowników, pojazdów maszyn i urządzeń Wykonawcy po terenie lotniska

Zgodnie z zasadami określonymi w INOP, rozdział 16 części E. Ścisłe przestrzeganie poleceń wydawanych przez uprawnione służby, m. in. DOPL, SOL.

4.5.3. Oznakowanie rejonu prac oraz zabezpieczenie zaplecza budowy

4.5.3.1. Oznakowanie rejonu prac: zamknięcie rejonu prac w poprzek aktualnie remontowanej DK (obszar roboczy) oraz wzdłuż naprawianego odcinka od strony PPS1 poprzez zastosowanie plastikowych barier na przemian biało-czerwonych. Dodatkowo należy zastosować oświetlenie nocne (światło stałe koloru czerwonego na pachołkach

stożkowych) rozmieszczone na rogach wygradzenia oraz w odległościach nie mniejszych niż 50 m na odcinkach linowych.

4.5.3.2. Zabezpieczenie zaplecza budowy: maszyny i sprzęt budowlany powinny być zabezpieczone w sposób uniemożliwiający dostęp osób trzecich. Wykonawca zobowiązany jest wykonać wygradzenie stałe panelowe np. „Beckert” lub równoważne które po zakończeniu etapu prac powinno uniemożliwić dostęp osób trzecich do zaplecza budowy, maszyn i sprzętu.

4.5.4 Wykaz i parametry sprzętu dedykowanego do realizacji prac – zostanie przekazany wszystkim służbom po przygotowaniu go przez Wykonawcę i akceptacji MPL.

4.6. Harmonogram prac

Ramowy harmonogram prac:

Realizację zadania planuje się wykonać w okresie najpóźniej do końca listopada 2017 r. Zakłada się łączny czas prac – 30 dni włącznie z odbiorami końcowymi robót.

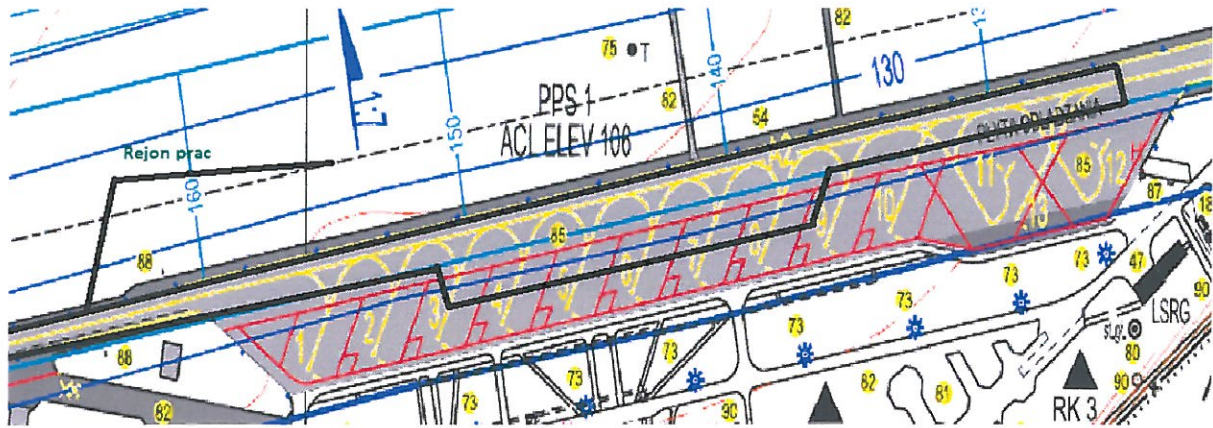
Całość prac realizowana będzie wyłącznie w porach nocnych po zakończeniu wykonywania rozkładowych operacji lotniczych.

Szczegółowy - zmianowy harmonogram zostanie przekazany wszystkim służbom po przygotowaniu go przez Wykonawcę i akceptacji MPL.

Realizacja harmonogramu w poszczególnych elementach uzależniona jest od warunków atmosferycznych, terminowych operacji lotniczych i zaawansowania prac.

W związku z tym Wykonawca zastrzega możliwość przesunięcia poszczególnych zakresów z zachowaniem ostatecznego terminu zakończenia prac, po każdorazowym uzgodnieniu z Zamawiającym.

5. Schemat usytuowania rejonu prac naprawczych.




6. Analiza ryzyka

6.1. Matryca ryzyka wyznacza poziom ryzyka na podstawie wcześniej oszacowanych kategorii wielkości skutków oraz kategorii prawdopodobieństwa ich występowania. Ustalenie tych kategorii pozwala na określenie i jednoczesną ocenę poziomu ryzyka.

Macierz oceny ryzyka

Prawdopodobieństwo ryzyka		Dotkliwość ryzyka				
		Katastrofalna	Niebezpieczna	Poważna	Niewielka	Nieistotna
		A	B	C	D	E
Częste	5	5A	5B	5C	5D	5E
Sporadyczne	4	4A	4B	4C	4D	4E
Niewielkie	3	3A	3B	3C	3D	3E
Nieprawdopodobne	2	2A	2B	2C	2D	2E
Skrajnie nieprawdopodobne	1	1A	1B	1C	1D	1E

	PLAN BEZPIECZEŃSTWA PRAC	
---	---------------------------------	--

Macierz tolerancji ryzyka

Poziom akceptacji ryzyka	Indeks oceny ryzyka	Decyzja
Poziom nieakceptowany	5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	Ryzyka nie można zaakceptować przy obecnych okolicznościach
Poziom tolerowany	5D, 5E, 4C, 4D, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C	Ryzyko do przyjęcia pod warunkiem zastosowania środków łagodzących
Poziom akceptowalny	4E, 3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	Ryzyko akceptowalne bezwarunkowo

6.2. W przypadku uzyskania wyniku **NIEAKCEPTOWALNE** lub **DO PRZEGLĄDU** należy zaplanować działania zapobiegawcze i/lub korygujące, których podjęcie zapewni uzyskanie wyniku **AKCEPTOWALNEGO** poziomu ryzyka.

6.3. Plan działań zapobiegawczych i/lub korygujących musi określić w szczególności: zakres, termin i odpowiedzialnego za ich realizację.

6.4. Wyniki analizy ryzyka i określenia działań zapobiegawczych i/lub korygujących należy udokumentować i przekazać odpowiedzialnym za ich podjęcie.

6.5. Stopień realizacji i skuteczność działań zapobiegawczych i/lub korygujących podlega nadzorowi przez KB.

6.6. W przypadku stwierdzenia zaistnienia nowych zagrożeń lub zmiany oszacowania wartości P lub K należy przeprowadzić ponowną analizę ryzyka.

6.7. Określenie wartości prawdopodobieństwa wystąpienia Ryzyka

Częstotliwość wystąpienia	Znaczenie	Wartość
---------------------------	-----------	---------

Częste	Prawdopodobnie wystąpi często (występowało często)	5
Sporadyczne	Prawdopodobnie wystąpi sporadycznie (występowało sporadycznie)	4
Niewielkie	Prawdopodobnie nie wystąpi ale jest to możliwe (występowało rzadko)	3
Nieprawdopodobne	Bardzo mało prawdopodobne, że wystąpi (nie znany jest przypadek że wystąpiło)	2
Skrajnie nieprawdopodobne	Prawie niewyobrażalne, że kiedykolwiek może wystąpić	1

6.8 Konsekwencje ryzyka

Dotkliwość zdarzenia	Znaczenie	Wartość
Katastrofalna	Wiele ofiar, zniszczenie sprzętu	A
Niebezpieczna	Duże obniżenie marginesu bezpieczeństwa, niemożność polegania na operatorach by wykonywali obowiązki dokładnie i kompetentnie bez względu na fizyczne obrażenia lub natłok pracy; poważne obrażenia ciała, duże straty w sprzęcie	B
Poważna	Znaczne obniżenie marginesu bezpieczeństwa, natłok pracy lub warunki osłabiające wydajność operatorów, skutkujące ograniczeniem ich zdolności do radzenia sobie w niekorzystnych sytuacjach/warunkach; poważny incydent; obrażenia ciała	C
Niewielka	Uciążliwość, ograniczenia operacyjne, użycie procedur awaryjnych, incydenty	D
Nieistotna	Małe konsekwencje	E

6.9 Analiza ryzyka do zadania związanego z naprawą nawierzchni na DK A2 i PPS1.

OKREŚLENIE RYZYKA						OKREŚLENIE DZIAŁAŃ ZAPOBIEGAWCZYCH/KORYGUJĄCYCH					
L.p.	KOMPONENTY ZAGROŻENIA	KONSEKWENCJE	P	K	WYNIK	DZIAŁANIA ZAPOBIEGAWCZE/KORYGUJĄCE	TERMIN WYKONANIA	ODPOWIEDZIALNY	P	K	WYNIK
1	Zanieczyszczenie nawierzchni drogi startowej lub dróg kołowania/PPS1 w pobliżu miejsca wykonywanych prac – obecność FOD	Uszkodzenie silnika statku powietrznego przez zassanie obcego przedmiotu – kamienie, odłamki gruzu, bryły ziemi	4	C	Poziom tolerowalny	Stosowanie zamiatarki podciśnieniowej lub szczotki czyszczącej nawierzchnie drogi startowej i drogi kołowania w miejscu zanieczyszczenia przez pojazdy budowlane	Na bieżąco	Wykonawca	2	C	Poziom akceptowalny
		Uszkodzenie podwozia statku powietrznego w wyniku najechania kołem na obcy przedmiot	4	C	Poziom tolerowalny	Nadzór nad Wykonawcą w czasie prowadzenia prac w czasie wjazdu na teren lotniska i konieczność przejechania przez oczyszczarki	Po zakończeniu prac	Brygadzysta OUP	2	C	Poziom akceptowalny
	Obrażenia osób powstałe z wyniku przemieszczenia FOD (np. kamieni) przez podmuch strumienia za silnikowego	4	D	Poziom tolerowalny	Kontrola stanu nawierzchni pod kątem obecności FOD W przypadku zidentyfikowania podjęcie FOD i umieszczenie go w przeznaczonym do	Kilka razy na dobę w zależności od potrzeb, np. przy prognozowanych porywach wiatru	Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego lub osoba wyznaczona	2	D	Poziom akceptowalny	



PLAN BEZPIECZEŃSTWA PRAC

OKREŚLENIE RYZYKA					OKREŚLENIE DZIAŁAŃ ZAPOBIEGAWCZYCH/KORYGUJĄCYCH						
L-p.	KOMPONENTY ZAGROŻENIA	KONSEKWENCJE	P	K	WYNIK	DZIAŁANIA ZAPOBIEGAWCZE/KORYGUJĄCE	TERMIN WYKONANIA	ODPOWIEDZIALNY	P	K	WYNIK
						tego pojemniku	Na bieżąco	Każda osoba, która zidentyfikuje FOD	2	C	Poziom akceptowalny
2	Przemieszczenie się pracowników wykonawcy poza rejon prac	Uszkodzenie elementów infrastruktury lotniska (np. świateł krawędziowych, znaków pionowych itp.)	3	B	Poziom tolerowalny	Wykonywanie prac w asyście osób posiadających czasowe karty identyfikacyjne portu lotniczego	Przed rozpoczęciem prac lub w ich trakcie	Wykonawca	1	B	Poziom akceptowalny

7. Definicje i skróty.

7.1 Definicje.

Dokumentacja lotniska – dokument, który stanowi część wniosku o wydanie certyfikatu lotniska zgodnie z przepisami i zatwierdzony przez władze lotnictwa cywilnego.

Droga kołowania (DK/TWY) – ściśle określona trasa na lotnisku lądowym łącząca różne części lotniska – przeznaczona do kołowania statków powietrznych.

Droga startowa (DS/RWY) – to prostokątna powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, przygotowana do operacji startów i lądowań statków powietrznych.

DOPL – Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego,

KRN – Koordynator Ruchu Naziemnego,

Lotnisko – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk.

oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

Płyta postojowa (PPS/APRON) – to określony obszar wydzielony dla postoju statków powietrznych, na którym odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadunek i wyładunek towarów lub poczty, tankowanie, parkowanie lub obsługa techniczna samolotu.

Pole manewrowe – to część lotniska przeznaczona do startów, lądowań i naziemnego ruchu statków powietrznych, z wyłączeniem płyt postojowych.

Pole ruchu naziemnego (PRN) – to część lotniska przeznaczona do startów, lądowań oraz naziemnego ruchu statków powietrznych, zawierająca pole manewrowe i płyty postojowe.

Powierzchnie ograniczające przeszkody – powierzchnie wyznaczające granice, w ramach których obiekty mogą wystawać w przestrzeni powietrznej.

Strefa robót – część lotniska, w której prowadzone są roboty konserwacyjne i/lub budowlane.


7.2 Skróty.

AD	Lotnisko
AFIS	Lotniskowa służba informacji powietrznej
AIP Polska	Zbiór informacji lotniczych – Polska
 AIS	Służba informacji lotniczej
CTR	Strefa kontrolowana lotniska
DK / TWY	Droga Kołowania
DOPL	Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego
DS / RWY	Droga Startowa
EPMO	Wskaźnik lokalizacji ICAO lotniska Warszawa/Modlin
FOLLOW ME	Pojazd koordynatora ruchu naziemnego
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
INOP	Instrukcja operacyjna lotniska
KRN	Koordinator Ruchu Naziemnego
LSRG / ORG	Lotniskowa Służba Ratowniczo-Gaśnicza
NOTAM	depesza, zawiadomienie publikowane przez służbę informacji lotniczej
PM	Pole Manewrowe
PPS	Płyta Postojowa Statków powietrznych
PRN	Pole Ruchu Naziemnego
RESA	Zabezpieczenie końca drogi startowej
SOL	Służba Ochrony Lotniska
SP	Statek Powietrzny
SRL	Służba Ruchu Lotniczego
TDZ	Strefa przyziemienia
THR	Próg drogi startowej
TWR	Wieża kontroli lotów
ULC	Urząd Lotnictwa Cywilnego

Spis załączników:

Załącznik nr 1 – Dzienny protokół przekazania rejonu prac naprawczych przez służbę operacyjną wykonawcy.

Załącznik nr 2 – Dzienny protokół przekazania rejonu prac naprawczych do użytku operacyjnego.

	<p>PLAN BEZPIECZEŃSTWA PRAC</p>	
---	---------------------------------	--

Załącznik nr 1

Nowy Dwór Mazowiecki dnia 2017.

Dzienny protokół przekazania rejonu prac naprawczych przez służbę operacyjną wykonawcy.

W dniu2017 r. o godz. DOPL przekazał rejon

.....

na terenie portu lotniczego Warszawa/Modlin.”

Wykonawca

DOPL

Załącznik 2

Nowy Dwór Mazowiecki dnia 2017.

Dzienny protokół przekazania rejonu prac naprawczych do użytku operacyjnego.

W dniu2017 r. o godz. wykonawca przekazał DOPL rejon
..... na terenie portu lotniczego
Warszawa/Modlin.” do użytkowania operacyjnego.

Wykonawca

DOPL
