

INSTRUKCJA OPERACYJNA INOP-EPsy TOM IV

Oznaczenie dokumentu:

INOP-EPsy

Kategoria archiwizacji: **A**

Poziom dostępu:

Do użytku służbowego

Wydanie: **1-EU**

celowo pozostawiono puste

 Warmia i Mazury Sp. z o.o.	INSTRUKCJA OPERACYJNA INOP-EPSY TOM IV	Oznaczenie dokumentu: INOP-EPSY Kategoria archiwizacji: A Poziom dostępu: Do użytku służbowego Wydanie: 1-EU
--	---	---

13. Procedury prowadzenia prac na lotnisku

13.1. Koordynacji, planowania i prowadzenia prac budowlanych i prac związanych z obsługą techniczną

13.1.1. Niniejsze procedury mają zastosowanie w przypadku prowadzenia prac budowlanych lub technicznych bez konieczności zamykania lotniska dla operacji lotniczych pod warunkiem, podjęcia wszelkich możliwych środków ostrożności.

13.1.2. Prowadzący roboty budowlane odpowiedzialny jest za zorganizowanie procesu budowy, z uwzględnieniem zasad zawartych w przepisach prawa budowlanego, lotniczego, ochrony środowiska, bezpieczeństwa i higieny pracy, bezpieczeństwa pożarowego, a także przepisów miejscowych obowiązujących na terenie lotniska i gminy.

13.1.3. W przypadku prowadzenia prac w pobliżu urządzeń nawigacyjnych, oświetlenia nawigacyjnego i urządzeń meteorologicznych należy uzgodnić termin i sposób koordynacji prac z podmiotami tj. PAŻP, AFIS, DOP, ZE i Służbą Meteorologiczną (MET). Wszelkie prace utrzymania/budowlane itp. w rejonach systemów energetycznych lotniska należy zgłosić do DOP i ZE.

13.1.4. Dla prac prowadzonych w strefie operacyjnej mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych konieczne jest w szczególności zapewnienie:

- a. opracowania projektu budowlanego i stosownie do potrzeb, innych projektów – o ile obowiązek sporządzenia takiej dokumentacji wynika z obowiązujących przepisów;
- b. objęcia kierownictwa budowy/robót przez kierownika budowy lub inne osoby posiadające kwalifikacje w wykonywaniu określonego rodzaju robót o ile tak wynika z obowiązujących przepisów;
- c. wykonywania i odbioru robót budowlanych;
- d. uzgodnienia z właściwymi służbami lotniskowymi sposobu, lokalizacji, harmonogramu oraz terminów prowadzenia prac, przedłożenia projektu organizacji robót itp.;
- e. uzgodnienia **Operacyjnego Planu Budowy (OPB)**, który jest sporządzany przez wykonawcę robót pod nadzorem działu odpowiedzialnego za prace budowlane. Obowiązek uzgodnienia OPB obejmuje co najmniej:
 - Dyrektora Portu,
 - Z-cę Dyrektora Portu ds. Operacyjnych,
 - Z-cę Dyrektora Portu ds. Technicznych,

- Pełnomocnika ds. Zarządzania Bezpieczeństwem;
 - Pełnomocnika ds. Ochrony;
 - Pełnomocnika ds. Jakości;
 - Kierownika Zespołu Dyżurnych Operacyjnych Portu;
 - Kierownika AFIS,
 - Przedstawiciela PAŻP,
 - Głównego Energetyka;
 - Komendanta LSR-G,
 - Komendanta SOL;
 - W razie potrzeby inne służby funkcjonujące na lotnisku.
- f. opracowania planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia – o ile obowiązek sporządzenia takiej dokumentacji wynika z obowiązujących przepisów;
- g. przedłożenia stosownych dokumentów do zezwolenia na pobyt w strefie zastrzeżonej lotniska;
- h. przekazania informacji DOP o planowanych pracach wraz z zestawieniem międzyoperacyjnych interwałów czasowych ograniczających ruch lotniskowy, niezbędnych do realizacji prac remontowo-konserwacyjnych lub modernizacyjnych.

13.1.5. **Operacyjny Plan Budowy** powinien określać co najmniej:

- a. zakres prac z wyszczególnieniem poszczególnych ich etapów, elementów infrastruktury, których dotyczy oraz terminów rozpoczęcia i zakończenia prac;
- b. ograniczenia dla operacji lotniczych;
- c. zadania i obowiązki wykonawcy prac związane z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji na lotnisku, obejmujące w szczególności:
 - 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 oraz nie zakłócać pracy radiowych pomocy nawigacyjnych, a także aby nie stwarzać przeszkód lotniczych;

- plan rejonu prac z zaznaczeniem;
 - obszaru każdego etapu prac i dróg dojazdowych;
 - stref wyłączonych z użytkowania;
 - ograniczeń dla ruchu statków powietrznych i tymczasowych dróg kołowania;
 - lokalizacji radiowych pomocy nawigacyjnych;
 - lokalizacji i wysokości przeszkód lotniczych wnoszonych w związku z prowadzeniem prac.
- d. miejsca postoju pojazdów i składowania materiałów;
- e. sposoby utrzymywania łączności z wykorzystaniem środków technicznych;
- f. kwestie związane z wydawaniem przepustek osobowych i samochodowych dla robotników budowlanych wykonawcy.
- g. kwestie związane z przeszkoleniem personelu wykonawcy;
- h. tryb postępowania w przypadku znalezienia niewybuchu, niewypału lub materiału niebezpiecznego;
- i. wykaz użytkowników OPB oraz dane kontaktowe osób odpowiedzialnych za realizację i koordynację prac (kierownik robót, koordynator robót, służby lotniskowe).
- 13.1.6. Treść zawarta w wyżej wymienionych dokumentach winna być omówiona i bezwzględnie uzgodniona z odpowiednimi służbami lotniska pod względem merytorycznym i bezpieczeństwa prowadzenia operacji lotniczych.
- 13.1.7. OPB nie jest wymagany dla prac związanych z:
- a. usuwaniem awarii infrastruktury lotniskowej związanej z obsługą ruchu lotniczego;
 - b. usuwaniem przeszkód lotniczych;
 - c. wykonywaniem czynności, które nie zakłócają operacji lotniczych, jak również dla prac prowadzonych w czasie zamknięcia lotniska lub jego odpowiedniej części dla operacji lotniczych.
- 13.1.8. Za nadzorowanie prac w strefie operacyjnej odpowiadają:
- a. Zespół Dyżurnych Operacyjnych Portu:
 - za utrzymywanie stałej łączności wykonawcy z TWR/AFIS, w czasie prowadzenia prac;

- za przygotowanie, publikację oraz monitorowanie ważności i aktualności wydanych NOTAM, a także do przygotowania wniosku o publikację w AIP Polska na podstawie danych otrzymanych od działu odpowiedzialnego za prowadzenie robót budowlanych;
 - za przestrzeganie przez wykonawcę procedur bezpieczeństwa w granicach strefy operacyjnej lotniska;
 - za wykonywanie inspekcji terenu budowy i przywracanie do użytku operacyjnego stref w których odbywają się prace budowlane.
- b. Kierownika działu odpowiedzialnego za prowadzenie robót budowlanych lub wyznaczone przez niego osoby, za:
- pisemne przedłożenie do DOP, z przewidzianym w stosownych przepisach i dokumentach właściwym wyprzedzeniem czasowym, informacji o planowanych pracach wraz z zestawieniem międzyoperacyjnych interwałów czasowych niezbędnych do przygotowania publikacji lotniczych (suplement do AIP, NOTAM, Zmiana AIRAC do AIP) o planowanych ograniczeniach w ruchu lotniczym, w odniesieniu do informacji o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, a także o bezpieczeństwie, trwających mniej niż 3 miesiące, informacji dotyczących zmian o szczególnym znaczeniu operacyjnym wprowadzanych na stałe, opisujących zmiany o charakterze długotrwałym, które można opublikować w formie krótkiej informacji bez dużej ilości tekstu lub grafiki;
 - przekazanie wykonawcy wyciągu z odpowiednich przepisów wewnętrznych obowiązujących na terenie lotniska Olsztyn-Mazury,
 - nadzorowanie przebiegu prac w celu zapobiegania nieplanowanym utrudnieniom dla operacji lotniczych;
 - przeprowadzenie prac zgodnie z uzgodnionym OPB oraz obowiązującymi przepisami.
- c. Dział Obsługi Naziemnej za poinformowanie z odpowiednim wyprzedzeniem przewoźników o znacznych utrudnieniach bądź istotnych ograniczeniach w ruchu lotniczym związanych z pracami prowadzonymi na lotnisku.
- d. Komendanta LSR-G za uzgodnienia terminu i miejsca wykonywania prac mogących wywołać pożar oraz wypełnia **Zezwolenie na prowadzenie prac niebezpiecznych pożarowo.**

13.1.9. Prace na lotnisku mogą być wykonywane jako:

a. krótkotrwałe (drobne prace budowlane), oznakowanie zamknięcia jest ustawione na czasowo zamkniętej drodze startowej, drodze kołowania, płycie postojowej lub jej części, z wyjątkiem przypadku, gdy takie oznakowanie może być pominięte, jeśli zamknięcie dotyczy krótkiego okresu czasu i służby ruchu lotniczego zapewniają odpowiednie środki ostrzegawcze (np. NOTAM). Pracami krótkotrwałymi mogą być:

- drobne naprawy nawierzchni pola ruchu naziemnego;
- czyszczenie nawierzchni sztucznych, w tym usuwanie śniegu;
- przeglądy oznakowania poziomego i pionowego;
- przeglądy oświetlenia nawigacyjnego i masztowego;
- naprawy infrastruktury podziemnej i nadziemnej m.in. oznakowania, oświetlenia, zasilania elektroenergetycznego, teletechniki, urządzeń ILS/DME;
- koszenie i usuwanie trawy;
- pomiary i inspekcje;
- wytyczanie i malowanie oznakowania poziomego.

b. długotrwałe, których charakter wskazuje na to, że mogą zakłócać normalne operacje lotnicze i będą prowadzone w zmiennych warunkach pogodowych i zmiennych porach dnia, dlatego powinny być prowadzone zgodnie z wcześniej przygotowanym szczegółowym harmonogramem robót i publikacjami dla personelu związanego z operacjami lotniczymi. Muszą być zapewnione odpowiednie środki ostrzegawcze w postaci publikacji NOTAM oraz oznakowania zamkniętych dróg kołowania lub drogi startowej.

13.1.10. Gdy na lotnisku prowadzone są prace inne niż prace drobne, należy wyznaczyć jedną lub więcej osób pełniących obowiązki Koordynatora Prac.

13.1.11. Wzrokowe pomoce nawigacyjne (światła, oznakowanie pionowe) na zamkniętej drodze startowej, drodze kołowania lub jej części powinny być zasłonięte lub usunięte (nie widoczne dla załóg statków powietrznych) z wyjątkiem przypadku, gdy jest to konieczne do obsługi technicznej.

13.1.12. Oznakowanie stref wyłączonych z użytkowania dla prac długotrwałych należy wykonywać zgodnie z przepisami CS ADR-DSN.R.870 (**patrz Specyfikacje certyfikacyjne (CS) i materiały zawierające wytyczne (GM) do projektowania lotnisk, wydanie czwarte**

 Warmia i Mazury Sp. z o.o.	INSTRUKCJA OPERACYJNA INOP-EPSY TOM IV	Oznaczenie dokumentu: INOP-EPSY Kategoria archiwizacji: A Poziom dostępu: Do użytku służbowego Wydanie: 1-EU
--	---	---

z dnia 8 grudnia 2017 r. (Decyzja Dyrektora Wykonawczego EASA 2017/021/R))
i powinno zawierać:

- a. znaki pionowe „NO ENTRY” oraz bariery drogowe typu Jersey lub inne stosowane do oznakowania zamknięcia części DK lub PPS;
- b. oznakowanie świetlne w postaci stałych świateł naziemnych koloru czerwonego stosowane do oznakowania zamknięcia części DK lub PPS;
- c. oznakowanie poziome zamkniętej drogi kołowania w postaci znaków „X” stosowane do oznakowania zamknięcia DK lub jej odcinka.

13.1.13. Każde prace budowlane i konserwacyjne wykonywane w PRN muszą być konsultowane z DOP. Kierownik działu odpowiedzialnego za prowadzenie robót budowlanych/konserwacyjnych lub wyznaczona przez niego osoba odpowiedzialna jest za pisemne przedłożenie Dyżurnemu Operacyjnemu Portu **arkusza prac technicznych w polu ruchu naziemnego (patrz ZAŁĄCZNIK IV-7 INOP-EPSY))**, z wyprzedzeniem adekwatnym do rodzaju wykonywanych prac, lecz nie mniej niż 24h. Zasada ta nie dotyczy prac mających na celu usunięcie nagłych awarii.

13.1.14. Czas oraz zakres planowanych prac musi być zaakceptowany przez DOP. Gdy wymaga tego specyfika prac, DOP konsultuje z TWR/AFIS zmiany w ruchu naziemnym statków powietrznych oraz przekazuje inne istotne informacje związane z planowanymi pracami w PRN.

13.1.15. Wykonawca robót powinien być poinformowany o maksymalnych dopuszczalnych wysokościach pojazdów i urządzeń. Wpływ na strefy ochronne ILS powinien być przeanalizowany we współpracy z osobami odpowiedzialnymi za radiowe pomoce nawigacyjne;

13.1.16. Wykonawca przed przystąpieniem do prac budowlanych musi wykonać oznakowanie strefy, w której będą odbywać się prace (z wyłączeniem dróg startowych i dróg kołowania). W przypadku awarii sprzętu, zanieczyszczenia nawierzchni (niemożliwym do usunięcia w krótkim okresie czasu) lub innych sytuacjach nadzwyczajnych, mających wpływ na bezpieczeństwo kołujących, startujących lub lądujących statków powietrznych należy bezzwłocznie poinformować o tym fakcie DOP. W czasie prowadzenia prac krótkotrwałych, które nie powodują utrudnień w ruchu lotniczym, możliwe jest pominięcie oznakowania terenu prac po wcześniejszych uzgodnieniach z DOP i TWR/AFIS.

13.1.17. Osoba nadzorująca roboty musi mieć ważne szkolenie z systemu zarządzania bezpieczeństwem, poruszania się w strefie operacyjnej lotniska oraz łączności radiowej.

 Warmia i Mazury Sp. z o.o.	INSTRUKCJA OPERACYJNA INOP-EPSY TOM IV	Oznaczenie dokumentu: INOP-EPSY Kategoria archiwizacji: A Poziom dostępu: Do użytku służbowego Wydanie: 1-EU
--	---	---

13.1.18. Robotnicy muszą na stałe posiadać ubiory jaskrawej barwy z elementami odblaskowymi (kamizelki odblaskowe itp.). Wyposażenie oraz oznaczenie pojazdów poruszających się w PRN [patrz pkt 16 INOP-EPSY](#).

13.1.19. Wykonawca zapewni ochronę przeciwpożarową w miejscach wykonywania prac zgodnie z **Ustawą z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz.U. 1991 nr 81 poz. 351 ze zm.)**. W razie nieprzestrzegania przepisów ppoż. oraz w przypadku włączenia Sygnalizacji Alarmu Pożarowego (alarm czujki pożarowej, uruchomienie klap dymowych itp. wykonawca zostanie obciążony kosztami wynikłymi z nieuzasadnionego wezwania służb).

13.1.20. Osoba nadzorująca prace informuje DOP o zakończonych pracach oraz potwierdza pozostawienie rejonu prac w należytej czystości. Po zakończeniu prac DOP lub osoba wyznaczona przez niego kontroluje rejon prac. W przypadku braku zastrzeżeń, DOP unieważnia NOTAM i przywraca normalny ruch w rejonie, gdzie były prowadzone prace (wcześniej informując o tym TWR/AFIS). Wszelkie inspekcje, uwagi i kwestie związane z oddaniem do użytku operacyjnego terenu robót DOP odnotowuje w **arkuszu prac technicznych w polu ruchu naziemnego (patrz ZAŁĄCZNIK IV-7 INOP-EPSY)**

13.1.21. Zakres kontroli DOP po zakończeniu prac prowadzonych w polu ruchu naziemnego obejmuje:

- a. usunięcie oznakowania i wygradzenia strefy, w której prowadzono prace;
- b. wykruszenia i ubytki w nawierzchni;
- c. zanieczyszczenia nawierzchni (FOD, zanieczyszczenia po pojazdach, rozlane płyny);
- d. sprawdzenie terenu wokół rejonu prowadzenia prac (pozostawiony sprzęt, urządzenia, narzędzia);
- e. czy wszystkie pojazdy opuściły strefę wyłączoną z użytkowania;
- f. czy wszyscy pracownicy opuścili strefę wyłączoną z użytkowania.

13.2. Ustalenia organizacyjne i środki komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w czasie prowadzenia takich prac.

13.2.1. W czasie trwania prac w polu manewrowym lotniska lub strefach startu/podejścia do lądowania dopuszczone są pojazdy, pod warunkiem posiadania dwustronnej łączności radiowej z TWR/AFIS i DOP, wyposażone w oznakowanie i światła przeszkodowe (ostrzegawcze, błyskowe – [patrz pkt 16 INOP-EPSY](#)).

 Warmia i Mazury Sp. z o.o.	INSTRUKCJA OPERACYJNA INOP-EPsy TOM IV		Oznaczenie dokumentu: INOP-EPsy
			Kategoria archiwizacji: A
			Poziom dostępu: Do użytku służbowego
			Wydanie: 1-EU

- 13.2.2. Po zakończeniu robót w strefach wyłączonych z użytkowania, osoba odpowiedzialna za prowadzenie robót każdorazowo powiadamia o tym fakcie DOP, który dokonuje inspekcji. Po zakończeniu w/w czynności DOP przekazuje informację do TWR/AFIS o możliwości wykorzystania przez statki powietrzne wcześniej wyłączonych stref.