

PORT LOTNICZY GDAŃSK SP. Z O.O.



INSTRUKCJA

**RUCHU POJAZDÓW
I PIESZYCH NA TERENIE LOTNISKA
GDAŃSK IM. LECHA WAŁĘSY**

Gdańsk – wrzesień 2024r.

SPIS TREŚCI

1. DEFINICJE I OKREŚLENIA STOSOWANE W INSTRUKCJI _____	6
2. WSTĘP _____	10
3. OGÓLNE ZASADY RUCHU POJAZDÓW I PIESZYCH _____	12
4. ZASADY RUCHU _____	19
5. POJAZDY I SPRZĘT _____	65
6. ŁĄCZNOŚĆ RADIOWANA TERENIE LOTNISKA _____	68
7. WARUNKI NADZWYCZAJNE _____	68
8. STANDARDY CZYSTOŚCI _____	74
9. UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA _____	77
10. SANKCJE _____	84
11. WAŻNE TELEFONY _____	86
12. ZAŁĄCZNIKI _____	86

1. DEFINICJE I OKREŚLENIA STOSOWANE W INSTRUKCJI

Agent Obsługi Naziemnej	Podmiot świadczący usługi obsługi naziemnej - osoba fizyczna lub prawna świadcząca osobom trzecim jedną lub więcej kategorii usług obsługi naziemnej.
Część lotnicza lotniska (Airside)	Obszar trwale przeznaczony do startów i lądowań statków powietrznych oraz do związanego z tym ruchu statków powietrznych, wraz z urządzeniami służącymi do obsługi tego ruchu, do którego dostęp jest kontrolowany;
Droga dojazdowa	Droga zlokalizowana poza płytami postojowymi przeznaczona do ruchu pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej oraz dojścia do różnych obiektów na terenie portu lotniczego bez konieczności przecinania dróg startowych.
Droga kołowania	droga na lotnisku lądowym, wyznaczona do kołowania statków powietrznych, łącząca części lotniska, wyróżnia się w szczególności: Drogę kołowania na miejsce postoju statku powietrznego – część płyty oznaczona jako droga kołowania umożliwiająca dostęp do miejsca postoju statku powietrznego. Płytową drogę kołowania – część systemu dróg kołowania znajdująca się na płycie i umożliwiająca kołowanie statku powietrznego przez płytę. Drogę kołowania szybkiego zjazdu – droga kołowania połączona pod kątem ostrym z drogą startową, umożliwiająca statkowi powietrznemu opuszczenie drogi startowej – po wylądowaniu – z prędkością większą niż prędkość dopuszczona na innych drogach kołowania, pozwala na skrócenie do minimum czasu zajmowania drogi startowej przez statek powietrzny.
Droga serwisowa	Droga zlokalizowana na płycie postojowej przeznaczona do ruchu pojazdów i sprzętu obsługi naziemnej, zapewniająca dostęp do stanowisk postojowych statków powietrznych.
Droga startowa	– prostokątna powierzchnia wytyczona na lotnisku lądowym, przygotowana do operacji startów i lądowań statków powietrznych. a) Droga startowa z podejściem nieprecyzyjnym – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez pomoce wzrokowe i niewzrokowe zapewniające co najmniej prowadzenie kierunkowe, wystarczające na zrealizowanie podejścia do lądowania z prostej. b) Droga startowa z podejściem precyzyjnym, kategorii I – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS i pomoce wzrokowe, przeznaczona do operacji z wysokością decyzji nie niższą niż 60 m (200 stóp) i widzialnością nie mniejszą niż 800 m lub zasięgiem widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszym niż 550 m. c) Droga startowa z podejściem precyzyjnym, kategorii II – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS i pomoce wzrokowe, przeznaczona do operacji z wysokością decyzji poniżej 60 m (200 stóp) lecz nie niższą niż 30 m (100 stóp) i zasięgiem widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie mniejszym niż 350 m. d) Droga startowa z podejściem precyzyjnym, kategorii III – droga startowa przyrządowa obsługiwana przez ILS i/lub MLS do powierzchni drogi startowej i wzdłuż tej powierzchni oraz: A – przeznaczona do operacji z wysokością decyzji poniżej 30 m (100 stóp) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania oraz przy zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej nie mniejszym niż 200 m. B – przeznaczona do operacji z wysokością decyzji poniżej 15 m (50 stóp) lub gdy żadna wysokość decyzji nie ma zastosowania, a zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej jest niższy niż 200 m lecz nie mniejszy niż 50 m. C- przeznaczona do operacji lądowania bez ograniczeń wysokości decyzji oraz zasięgu widzenia wzdłuż drogi startowej.
FOD	Przedmioty obce pozostawione na nawierzchniach lotniskowych, mogące spowodować uszkodzenie statku powietrznego lub zranić osoby.

Holowanie	Ruch statku powietrznego nie będący wypychaniem z ładunkiem lub bez ładunku na pokładzie, który odbywa się za pomocą specjalistycznego sprzętu naziemnego.	
Kontrola bezpieczeństwa	stosowanie technicznych lub innych środków w celu identyfikacji i/lub wykrywania przedmiotów zabronionych.	
Linie bezpieczeństwa na płycie	Linie koloru czerwonego, szerokości minimum 10 cm wyznaczające strefy przeznaczone do użytkowania przez pojazdy naziemne i inny sprzęt służący do obsługi statku powietrznego i pozwalające zachować bezpieczną odległość od statków powietrznych	
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	
LVP	procedury ograniczonej widzialności stosowane na lotnisku kontrolowanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podczas podejść poniżej standardu w kategorii I, podejść poza standardem w kategorii II, podejść w standardzie kategorii II i III oraz startów przy ograniczonej widzialności.	
LVTO	(low visibility take-off) start przy ograniczonej widzialności oznacza start przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszej niż 400 metrów, ale nie mniejszej niż 75 metrów.	
Miejsce oczekiwania przed drogą startową	Wyznaczone miejsce w celu zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczającej przeszkody lub strefy ochronnej ILS/MLS, gdzie kołujący statek powietrzny lub poruszający się pojazd musi zatrzymać się i oczekiwać na wydanie zezwolenia przez organ kontroli lotniska.	
Nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową	Każde zjawisko polegające na nieuprawnionej obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby w obszarze chronionym powierzchni przeznaczonej dla startów i lądowań statków powietrznych.	
Obsługa naziemna	Niezbędna obsługa statku powietrznego po przylocie lub przed odlotem inna niż wykonywana przez służby ruchu lotniczego.	
Organ kontroli lotniska (Wieża)	Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego (TWR EPGD).	
Oznakowanie poziome	Symbol lub grupa symboli widoczna na powierzchni pola naziemnego stanowiące informację nawigacyjną;	
Pas drogi startowej	Wyznaczona powierzchnia obejmująca drogę startową i ewentualne zabezpieczenie przerwane startu, przeznaczona do: a) zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego w przypadku zjazdu statku powietrznego z drogi startowej, b) zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego przelatującego nad tą powierzchnią w czasie operacji startu lub lądowania.	
Pobocze	Pas terenu przylegający do krawędzi nawierzchni sztucznej tak przygotowany, aby zabezpieczał przejście pomiędzy nawierzchnią sztuczną a przyległym terenem	
Pojazd	Wszelkie pojazdy, wózki akumulatorowe, ciągniki, schody samobieżne, pojazdy samochodowe;	
Pojazd uprzywilejowany	Pojazd wysyłający sygnały świetlne w postaci niebieskich świateł ostrzegawczych, jadący z włączonymi światłami mijania lub drogowymi. Określenie to obejmuje również pojazdy jadące w kolumnie, na której początku i na końcu znajdują się pojazdy uprzywilejowane.	
Pole manewrowe	Część lotniska przeznaczona do startów, lądowań oraz kołowania statków powietrznych z wyłączeniem płyt postojowych.	
Pole ruchu naziemnego	Część lotniska przeznaczona do startów i lądowań oraz kołowania statków powietrznych, obejmująca pole manewrowe i płyty postojowe	
Pole techniczne	Wyznaczony obszar przeznaczony do bezpiecznego i nie kolidującego z ruchem statków powietrznych i pojazdów parkowania pojazdów i innego sprzętu obsługi naziemnej.	
Port Lotniczy	Lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych;	
Wydanie X, aktualizacja 1 wrzesień 2024r.	Instrukcja Ruchu Pojazdów i Piesznych na Terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy	Strona 7 / 93 stron

Postój pojazdu	Unieruchomienie pojazdu wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające dłużej niż 1 minutę.
Płyta	Wyznaczona powierzchnia na lotnisku lądowym, na której statki powietrzne zatrzymują się w celu przyjmowania pasażerów, załadunku i wyładunku towaru oraz poczty, tankowania paliwa, postoju i obsługi.
Próg	Początek części drogi startowej wykorzystywanej do lądowań;
Przewoźnik lotniczy	Podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych;
Ryzyko	kombinacja prawdopodobieństwa (częstości) i wagi skutków zagrożenia.
Ruch Lotniskowy	Wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych wykonujących loty w pobliżu lotniska.
Służba Ochrony Lotniska	Wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2005 r. Nr 145, poz.1221, z późn. zm.2), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem;
Służba zarządzania płytą	Służba powołana do zarządzania działalnością oraz ruchem statków powietrznych i innych pojazdów na płycie.
Stanowisko postoju statku powietrznego	wyznaczony obszar na płycie postojowej przeznaczony do wykorzystania jako miejsce postojowe dla statku powietrznego
Statek powietrzny	Urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.
Świadomość sytuacyjna	Dostrzeganie elementów otaczającego środowiska w określonym czasie i przestrzeni, rozumienie ich znaczenia oraz ich wyobrażenie w najbliższym czasie. Jest to stan bycia świadomym swojego położenia na lotnisku oraz umiejętność odniesienia swojej lokalizacji do miejsca docelowego, a także do innych pojazdów/GSE i SP znajdujących się w PRN. Czyli jest to szczegółowa wiedza na temat tego co się dzieje dookoła nas i czego można się spodziewać.
Strefy ochronne ILS	Strefa krytyczna – strefa o określonych wymiarach wokół systemu antenowego radiolatarni kierunku i ścieżki schodzenia, której zabroniony jest ruch pojazdów, Strefa wrażliwa – strefa rozciągająca się poza strefą krytyczną, w której parkowanie lub ruch pojazdów w tym powietrznych, jest kontrolowany w celu zabezpieczenia sygnału ILS przed jego zakłóceniem w trakcie wykonywania operacji podejścia ILS.
Strefa tankowania statku powietrznego	Strefa bezpieczeństwa podczas tankowania/ roztankowania statku powietrznego
Strefa Zastrzeżona lotniska	oznacza część strefy operacyjnej lotniska, gdzie oprócz ograniczonego dostępu stosowane są również inne normy ochrony lotnictwa;
System zarządzania bezpieczeństwem	systematyczne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, uwzględniające niezbędną strukturę organizacyjną, przypisanie odpowiedzialności, politykę oraz procedury.
Szczególna ostrożność	Ostrożność polegająca na zwiększeniu uwagi i dostosowania zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie.
Światła ostrzegawcze	Żółte lub niebieskie sygnały błyskowe stosowane zgodnie z ustawą Prawo o ruchu drogowym.
Ustąpienie pierwszeństwa	Powstrzymanie się od ruchu, jeżeli ruch mógłby zmusić innego kierującego do zmiany kierunku lub pasa ruchu albo istotnej zmiany prędkości, a pieszego – do zatrzymania się, zwolnienia lub przyśpieszenia kroku.
Wycofywanie	Ruch wsteczny statku powietrznego przy użyciu mocy własnej ze stanowiska postojowego do pozycji, w której odbywa się kołowanie.
Wypychanie	Ruch statku powietrznego ze stanowiska postojowego do pozycji, w której rozpoczyna się kołowanie, który odbywa się za pomocą specjalistycznego sprzętu naziemnego.

Zatoka oczekiwania	Ustalona powierzchnia na której statek powietrzny może być zatrzymany lub wymijany, zapewniający efektywny ruch naziemny statków powietrznych.
Zatrzymanie pojazdu	Unieruchomienie pojazdu nie wynikające z warunków lub przepisów ruchu drogowego trwające nie dłużej niż 1 minutę oraz każde unieruchomienie pojazdu wynikające z tych warunków lub przepisów.
Zagrożenie	Warunki lub okoliczności, które mogą doprowadzić do zaistnienia strat ludzkich lub materialnych.
Zarządzający lotniskiem	Podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych. Zarządzającym Lotniskiem Gdańsk im. Lecha Wałęsy jest podmiot: Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
Zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej	Odległość, w jakiej pilot statku powietrznego, znajdującego się na osi drogi startowej, może zobaczyć oznakowanie poziome na nawierzchni drogi startowej lub światła wyznaczające drogę startową lub światła wyznaczające jej oś.
Zespół pojazdów	Pojazdy złączone ze sobą w celu poruszania się po drodze jako całość; nie dotyczy pojazdów złączonych w celu holowania.
Zezwolenie organu kontroli lotniska	Upoważnienie uczestników ruchu lotniskowego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli lotniska.

SKRÓTY

AON	Agent Obsługi Naziemnej
DD	Drogi Dojazdowe
DK	Droga Kołowania
DS	Droga Startowa
DOPL	Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego
FOD	(ang. Foreign Object Debris) Każdy obiekt znajdujący się w nieodpowiednim miejscu mogący stanowić zagrożenie bezpieczeństwa ludzi i sprzętu.
Follow Me	Koordinator Ruchu Lotniczego Naziemnego
ICAO	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
ILS	System Lądowania według Wskazań Przyrządów
INOP	Instrukcja Operacyjna
KRL	Kontroler Ruchu Lotniczego
KRLN	Koordinator Ruchu Lotniczego Naziemnego
LVP	Procedury ograniczonej widzialności
LVTO	Start w warunkach ograniczonej widzialności
PLG	Port Lotniczy Gdańsk
PPS	Płyta postoju statków powietrznych
PRN	Pole Ruchu Naziemnego
PML	Pole Manewrowe Lotniska
SG	Straż Graniczna
SMS	(ang. Safety Management System) System Zarządzania Bezpieczeństwem
SOL	Służba Ochrony Lotniska
SP	Statek powietrzny
Strefa ochronna ILS	Odpowiednio krytyczna lub wrażliwa strefa ILS
TWR EPGD	Wieża Kontroli Lotniska
Zezwolenie	Dokument uprawniający do kierowania pojazdami w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy, wydanym przez Zarządzającego Lotniskiem

2. WSTĘP

Port Lotniczy Gdańsk stworzył niniejszą Instrukcję w celu ciągłej poprawy poziomu bezpieczeństwa i zachęcenia wszystkich użytkowników do odpowiedzialnego poruszania się na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

2.1. Odpowiedzialność

Zarządzający Lotniskiem Gdańsk im. Lecha Wałęsy ponosi odpowiedzialność za opracowanie, udokumentowanie i implementację Instrukcji oraz Programu szkolenia dla osób ubiegających się o dostęp do części lotniczej.

Osoby poruszające się w części lotniczej ponoszą odpowiedzialność za przestrzeganie procedur zawartych w niniejszej Instrukcji.

2.2. Przedmiot instrukcji

Przedmiotem Instrukcji są procedury poruszania się kierowców i pieszych, uwzględniające specyfikę ruchu naziemnego w części lotniczej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

2.3. Zakres stosowania

Instrukcja obowiązuje każdego, kto porusza się w części lotniczej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

2.4. Podstawy prawne

1. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.);
2. Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 19 sierpnia 1997 r. Nr 98, poz. 602 z późn. zm.);
3. Rozporządzenie MTBiGM z 4 września 2012r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku (Dz. U. z 17 września 2012 r. poz. 1023 z późn. zm).
4. Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym (Doc. 4444);
5. Doc. 9870, Manual on the Prevention of Runway Incursions;
6. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
7. Doc. 9835, Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements;
8. Doc. 9432, Podręcznik Radiotelefonicznej Frazologii Lotniczej ICAO;
9. European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions.

2.5. Zmiany w instrukcji

Instrukcja jest systematycznie aktualizowana. Rejestr zmian dokonanych w instrukcji znajduje się na stronie 4. Zmian dokonuje się w następujących przypadkach:

- Zmiany w prawie polskim lub międzynarodowym dotyczące bezpieczeństwa ogólnie pojętego jak i dotyczące bezpieczeństwa na lotniskach,
- Konieczność istotnych zmian dotyczących procedur, pracowników, sprzętu i infrastruktury lotniska.

2.6. Rejestr zmian

W przypadku dokonania zmiany w instrukcji, możliwe jest zidentyfikowanie zmienionego obszaru poprzez:

- Pojawienie się nowego wydania lub aktualizacji instrukcji (stopka),
- Oznaczenie zaktualizowanego tekstu kolorem **zielonym**,
- ~~Przekreślenie~~ przekreślenie tekstu zdezaktualizowanego.

Kompletny rejestr zmian w danym wydaniu instrukcji znajduje się na stronie 4.

2.7. Administracja dokumentu

Wszelkie zmiany w Instrukcji mogą być dokonywane wyłącznie przez Kierownika Działu Operacyjnego PLG lub przez osobę przez niego wyznaczoną, która potwierdza dokonanie zmian wpisem w rejestrze na stronie 4.

3. OGÓLNE ZASADY RUCHU POJAZDÓW I PIESZYCH

3.1. Karta identyfikacyjna portu lotniczego i zezwolenie na poruszanie się

Każda osoba samodzielnie poruszająca się pojazdem w części lotniczej musi posiadać:

- A. Umieszczoną w widocznym miejscu kartę identyfikacyjną osobową i przepustkę dla pojazdu) uprawniającą do przebywania na terenie PLG;
- B. Odpowiednie zezwolenie uprawniające do poruszania się pojazdem na terenie PLG (patrz: pkt. 9 [Uzyskiwanie Zezwolenia](#)).
- C. Mapę przedstawiającą aktualną topografię lotniska.
- D. Odpowiednie światła przeszkodowe pojazdu/światła sygnalizacyjne.
- E. Właściwe dla danego pojazdu kontrastowe oznakowanie graficzne.

3.2. Odpowiedzialność i uprawnienia

3.2.1. Organ (wieża) kontroli lotniska „Wieża” – TWR EPGD

Organ kontroli lotniska (TWR EPGD) odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego na polu manewrowym lotniska jak opisano w punktach: 4.13 oraz 7.8.



Wieża Kontroli Ruchu Lotniczego.

3.2.2. Dział Operacyjny Portu Lotniczego Gdańsk

Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego (DOPL)

DOPL jest odpowiedzialny za nadzór nad gotowością eksploatacyjną lotniska. DOPL ma prawo do podejmowania decyzji w zakresie rozpatrywania, koordynowania i rozstrzygania wszystkich spraw mających bezpośredni związek z zapewnieniem bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz utrzymaniem w stałej gotowości eksploatacyjnej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.



Pojazd Dyżurnego Operacyjnego Portu Lotniczego.

Koordinator Ruchu Lotniczego Naziemnego (KRLN)



Samochód „Follow Me” – Koordinator Ruchu Lotniczego Naziemnego.

KRLN jest odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia kołujących statków powietrznych i ustawiania ich na płytach postojowych.

Jest uprawniony zgodnie ze swoimi kompetencjami do:

- A. Nadzoru nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania przepisów Instrukcji przez uczestników ruchu,
- B. Nadzoru nad ruchem pojazdów, sprzętu obsługi naziemnej i innego sprzętu lotniskowego w aspekcie zgodności ich stanu technicznego z wymaganiami wynikającymi z przepisów Instrukcji.
- C. Kontroli zezwoleń - w przypadku braku posiadania Zezwolenia o zaistniałym fakcie informuje bezzwłocznie DOPL.
- D. Wydawania uczestnikom ruchu bezpośrednich poleceń mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa ruchu na płycie postojowej.
- E. Wydania polecenia usunięcia sprzętu lotniskowego pozostawionego poza polem technicznym i sporządzenia odpowiedniego wpisu w raporcie z dyżuru.

3.2.3. Służba Ochrony Lotniska (SOL)

Służba Ochrony Lotniska jest odpowiedzialna za realizowanie zadań na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego.

Jest uprawniona zgodnie ze swoimi kompetencjami do:

- A. prowadzenia kontroli bezpieczeństwa,
- B. kontroli dostępu do stref zastrzeżonych lotniska;
- C. kontroli kart identyfikacyjnych i przepustek portu lotniczego wydawanych przez zarządzającego lotniskiem;
- D. kontroli zabezpieczenia pojazdów przed możliwością wykorzystania pojazdu w sposób nieuprawniony;
- E. ujęcia i przekazania Policji lub Straży Granicznej:
 - osoby naruszającej warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażera naruszającego warunki przewozu,
 - osoby, która bez upoważnienia uzyskała lub usiłowała uzyskać dostęp do strefy zastrzeżonej lotniska,
 - osoby, która popełniła lub usiłowała popełnić akt bezprawnej ingerencji,
 - osoby, która w inny sposób narusza porządek publiczny;
- F. ochrony strefy zastrzeżonej lotniska i innych stref w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 300/2008/WE;
- G. czynności, o których mowa w ustawie z dnia 22 sierpnia 1997r. o ochronie osób i mienia (z późn. zmianami).
- H. nadzoru nad ruchem pojazdów w aspekcie przestrzegania i stosowania się do procedur bezpieczeństwa przez uczestników ruchu;
- I. kontroli zezwoleń - w przypadku braku posiadania Zezwolenia przez osobę prowadzącą pojazd, powyższe zdarzenie zostaje odnotowane. O zaistniałym fakcie Dowódca Zmiany SOL informuje bezzwłocznie DOPL, który podejmuje działania zgodnie z postanowieniami Instrukcji.

3.2.4 Wszyscy uczestnicy ruchu

Wszyscy uczestnicy ruchu w części lotniczej lotniska (piesi, kierowcy, osoby poruszające się rowerem/motorowerem) są odpowiedzialni za przestrzeganie procedur zawartych w niniejszej Instrukcji.

3.3. Bezpieczeństwo osób

Wszystkie osoby przebywające w polu naziemnego ruchu lotniczego (w tym również osoby przebywające w pojazdach) zobowiązane są nosić odzież ostrzegawczą o wysokiej widzialności.

Zaleca się noszenie odzieży kontrastowej poza polem ruchu naziemnego w celu zminimalizowania ryzyka potrącenia pieszego.

Powyższy obowiązek dotyczy również:

- Sortowni bagażu, która jest częścią lotniczą lotniska (Airside),
- Załóg lotniczych, za wyjątkiem przemieszczania się z autobusu/pojazdu dowożącego do statku powietrznego.



Przykładowa odzież ostrzegawcza.

Obowiązek wykorzystywania odzieży ostrzegawczej nie dotyczy:

- a. Załóg służb ratowniczych, posiadających odzież specjalną z elementami ostrzegawczymi, wykonane na podstawie oddzielnych przepisów normatywnych;
- b. Załóg lotniczych, poruszających się oznakowanymi pojazdami Agenta Obsługi Naziemnej, dowożących załogę bezpośrednio z/na pokład SP;
- c. Pracowników PLG, realizujących obsługę VIP, poruszających się oznakowanymi pojazdami PLG lub Agenta Obsługi Naziemnej podczas przewożenia pasażerów bezpośrednio z/na pokład SP;
- d. Uczestników oficjalnych uroczystości, odbywających się w wyznaczonych obszarach;
- e. Funkcjonariuszy SG posiadających kamizelki operacyjne podczas interwencji.

3.4. Palenie tytoniu i spożywanie alkoholu


- 3.4.1. Na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy zabrania się przebywania osób będących pod wpływem alkoholu lub substancji odurzających i ich związków (narkotyki, niektóre leki) mogących wpłynąć na zdolność do bezpiecznego uczestnictwa w ruchu pojazdów, pieszych lub obsłudze urządzeń mechanicznych.
- 3.4.2. Zabrania się palenia tytoniu na terenie całego Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy. Wyjątek od powyższego stanowią specjalnie wyznaczone i oznakowane miejsca przez Zarządzającego Portem Lotniczym Gdańsk. SOL, ZLSP są odpowiedzialni za kontrolę palenia tytoniu na terenie lotniska.



Oznakowanie miejsca zezwalającego na palenie tytoniu.

3.5. Szkody, wypadki, zdarzenia niebezpieczne

- 3.5.1. Mając na względzie bezpieczeństwo na terenie Portu Lotniczego Gdańsk, każde zdarzenie skutkujące uszkodzeniem (nawet najmniejszym) statku powietrznego musi zostać niezwłocznie zgłoszone do DOPL.
- 3.5.2. Każdy wypadek w którym ucierpiała osoba lub została uszkodzona infrastruktura Portu Lotniczego Gdańsk musi zostać niezwłocznie zgłoszony do DOPL.
- 3.5.3. Każdy, kto uczestniczył lub był świadkiem zgłoszonego wypadku ma obowiązek pozostać w miejscu zdarzenia do czasu przybycia właściwych służb oraz udzielenia niezbędnych wyjaśnień.
- 3.5.4. Świadek może opuścić miejsce zdarzenia w przypadku konieczności wypełnienia innych niecierpiących zwłoki obowiązków, wyłącznie za zgodą właściwych służb badających okoliczności zdarzenia.
- 3.5.5. Każdy uczestnik ruchu jest zobowiązany poinformować DOPL o wszelkich dostrzeżonych zdarzeniach niebezpiecznych.
- 3.5.6. W celu wezwania służb ratowniczo-gaśniczych należy zadzwonić pod numer alarmowy 1133 przekazując jak najwięcej informacji o zaistniałym zdarzeniu. Następnie należy postępować zgodnie z otrzymanymi wytycznymi.
- 3.5.7. Każdy uczestnik ruchu dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych w przypadku stwierdzenia lub spowodowania:
- A. Zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lotniskowego i/lub drogowego, zaistniałego w wyniku awarii pojazdu ma obowiązek niezwłocznie powiadomić o tym DOPL.
 - B. W przypadku zauważonego zagrożenia w polu manewrowym lotniska niezwłocznie należy powiadomić TWR EPGD a następnie DOPL,
 - C. Zanieczyszczenia nawierzchni np. na skutek wycieku paliwa lub innych płynów, ma obowiązek powiadomić niezwłocznie DOPL lub KRLN.
 - D. Obecności FOD zobowiązany jest podjąć i umieścić go w oznaczonym pojemniku FOD.



Brak uszkodzonych

**Dyżurny Operacyjny
1159**

Są uszkodzeni

**Służby ratowniczo-gaśnicze
1133**

**Dyżurny Operacyjny
1159**

Informowanie w razie zdarzenia.

4. ZASADY RUCHU

4.1. Podstawowe zasady ruchu pojazdów i pieszych w części lotniczej lotniska

Dla zasad ruchu pojazdów i pieszych na terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy nieuregulowanych w niniejszej Instrukcji, obowiązują przepisy Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. „Prawo o ruchu drogowym” (Dz. U. 1997 nr 98 poz. 602 z późn. zmianami).

Każdy pojazd/sprzęt przed wjazdem na teren lotniska podlega kontroli bezpieczeństwa. Szczegółowe zasady opisane są w „Instrukcji o systemie przepustkowym w zakresie organizacji i kontroli ruchu osobowego, materiałowego i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.”.

Zarządzający lotniskiem Gdańsk im. Lecha Wałęsy zgodnie z ADR.OPS.B.080 odstępuje od obowiązku instalowania świateł niskiej intensywności typu C (zgodnie z CS-ADR-DSN.U.930), na sprzęcie służącym do obsługi statków powietrznych i pojazdach poruszających się wyłącznie po płytach postojowych.

4.2. Świadomość sytuacyjna

Świadomość sytuacyjna podczas poruszania się po Lotnisku jest niezbędnym warunkiem ograniczenia ryzyka popełniania błędów. Jest to kluczowy czynnik, jeśli chodzi o wypadki oraz wykroczenia. Kluczowym wydaje się być rozpoznanie momentu, w którym trzeba się zatrzymać i zapytać – co ja właściwie robię, a następnie zidentyfikować zagrożenia i przewidzieć skutki niewłaściwych decyzji. Jeśli do tego nie dojdzie to nagle lawinowo mnożymy nieodpowiednie działania i podejmujemy niewłaściwe decyzje.

Świadomość sytuacyjna składa się z 3 poziomów:

1. dostrzegania tego co się dzieje dookoła,
2. zrozumienia co dostrzegamy,
3. użycia tego co rozumiemy, by przewidzieć, co się wkrótce stanie.

Uwaga: Na lotnisku nie zawsze występują idealne warunki atmosferyczne i doskonała widzialność !

W niniejszej Instrukcji przedstawiono środki bezpieczeństwa i informacje, które mają na celu ułatwienie utrzymania świadomości sytuacyjnej podczas przebywania w PRN. Świadomość ta musi być stale podtrzymana poprzez:

- rozumienie oraz wypełnianie zezwoleń i poleceń TWR EPGD;
- korzystanie z aktualnej mapy lotniska;
- wiedzę i znajomość znaczenia wzrokowych pomocy nawigacyjnych dostępnych na lotnisku, takich jak: znaki pionowe, oznakowania poziome, światła i sygnały;
- znajomość obowiązujących przepisów zawartych w Instrukcji Operacyjnej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

4.3. Zasada sterylnej kabiny

W czasie prowadzenia pojazdu kierowcy nie mogą być zaangażowani w czynności nieistotne, które mogą wpływać na ich uwagę, świadomość sytuacyjną lub ocenę sytuacji. Do czynności przeszkadzających lub rozpraszających zalicza się:

- wysyłanie SMS-ów za pomocą telefonów komórkowych lub innych urządzeń;
- wykonywanie lub odbieranie połączeń telefonicznych;
- słuchanie muzyki lub korzystanie z mediów;
- angażowanie się w czynności, które wymagają zmniejszenia głośności radia, jeżeli pojazd jest wyposażony w radio;
- nieistotne rozmowy z innymi osobami przebywającymi w kabinie kierowcy lub przez radio.

Ponadto kabina pojazdu powinna być wolna od luźnych i rozpraszających artykułów / przedmiotów.

4.4. Limity prędkości pojazdów i sprzętu

- Na drogach dojazdowych – do 40km/h, o ile znaki drogowe nie stanowią inaczej,
- Na drogach serwisowych – do 20km/h,
- Na drodze startowej – do 60km/h:
 - ⇒ o ile w wydanym zezwoleniu TWR EPGD nie określono innych warunków,
 - ⇒ za wyjątkiem pojazdów operacyjnych, samochodu pomiarowego, pojazdów biorących udział w działaniach ratowniczych.
- Na drogach kołowania – do 40km/h, o ile w wydanym zezwoleniu TWR EPGD nie określono innych warunków,
- W odległości mniejszej niż 5m od statku powietrznego 5km/h.

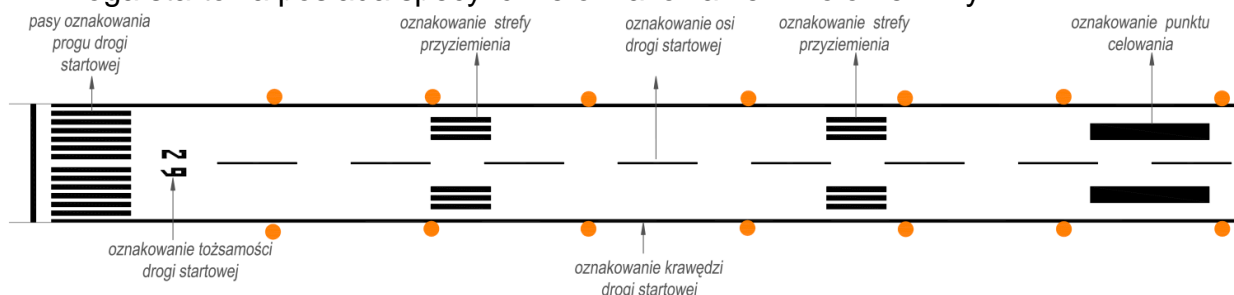
4.5. Oznakowanie poziome

Poza drogą startową, gdzie oznakowanie jest koloru białego, stosuje się następujące kolory oznakowania, które stanowią informację dla użytkowników:

- **BIAŁY** – obszary bezpiecznego poruszania się i postoju pojazdów/sprzętu,
- **ŻÓŁTY** – ścieżki bezpiecznego kołowania statków powietrznych,
- **CZERWONY** – obszary uznane za potencjalnie niebezpieczne (przekraczanie linii zabronione w przypadku statku powietrznego w ruchu).

4.5.1. Oznakowanie na drodze startowej

Droga startowa posiada specyficzne oznakowanie w kolorze białym.



Oznakowanie drogi startowej.

Droga startowa przeznaczona jest do startów i lądowań statków powietrznych, dlatego też jej zajęcie przez jakikolwiek pojazd lub sprzęt wymaga każdorazowej zgody TWR EPGD.

Oznakowanie poziome tożsamości drogi startowej stanowi liczba dwucyfrowa (11) (29).

4.5.2. Oznakowanie drogi kołowania

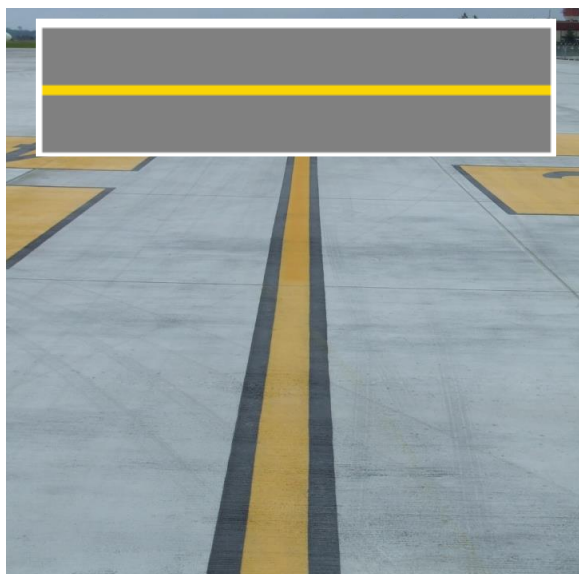
Drogi kołowania przeznaczone są dla statków powietrznych chcących przedostać się z drogi startowej na płyty postojowe i odwrotnie. Oznakowanie poziome jest koloru żółtego. Pojedyncza linia wyznacza oś kołowania natomiast podwójna wytycza krawędzie drogi kołowania.



Oś drogi kołowania



Krawędź drogi kołowania

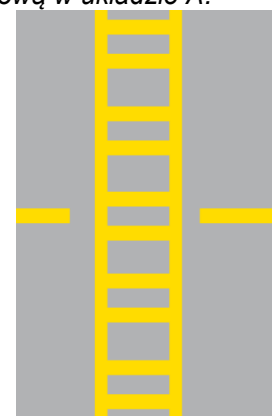


Oś drogi kołowania na nawierzchni betonowej

4.5.3. Miejsce oczekiwania przed drogą startową



Oznakowanie poziome miejsca oczekiwania przed drogą startową w układzie A.



Oznakowanie poziome miejsca oczekiwania przed drogą startową w układzie B.

Miejsce oczekiwania przed drogą startową (RWY) wytycza granicę między strefą ochronną drogi startowej a drogą kołowania. Kierujący pojazdem widząc ten znak ma obowiązek zatrzymania się. Dalsze poruszanie się oznacza zajęcie strefy ochronnej drogi startowej i wymaga zezwolenia TWR EPGD. Miejsce oczekiwania w układzie B wykorzystywane jest w warunkach ograniczonej widzialności (podczas obowiązywania LVP).

Miejsca oczekiwania przed RWY w układzie A zostały ustanowione na TWY: A1, B, C, D, E, F, G, H, w układzie B na TWY: J, A2 w odległościach od RWY zapewniających, że kołowanie SP lub przejazd pojazdu nie narusza powierzchni ograniczającej przeszkody oraz nie zakłóci pracy radiowych pomocy nawigacyjnych.

Miejsca oczekiwania przed RWY zostały oznakowane poprzez:

1. oznakowanie poziome;
2. czerwone światła poprzeczki zatrzymania;
3. pionowe znaki nakazu;
4. światła ochronne RWY – miejscach przed drogą startową w układzie A;



Światła ochronne drogi startowej.



Oświetlenie poprzeczki zatrzymania

Poprzeczki zatrzymania przed RWY umieszcza się w poprzek TWY, w miejscu, gdzie kołujące SP lub pojazdy powinny się zatrzymać.

Oznakowanie informuje kierującego pojazdem, iż zbliża się do strefy chronionej RWY oraz nakazuje bezwzględne zatrzymanie się.

Dalsze poruszanie się pojazdem wymaga uzyskania zezwolenia od TWR EPGD oraz wyłączenie świateł czerwonych poprzeczki zatrzymania.

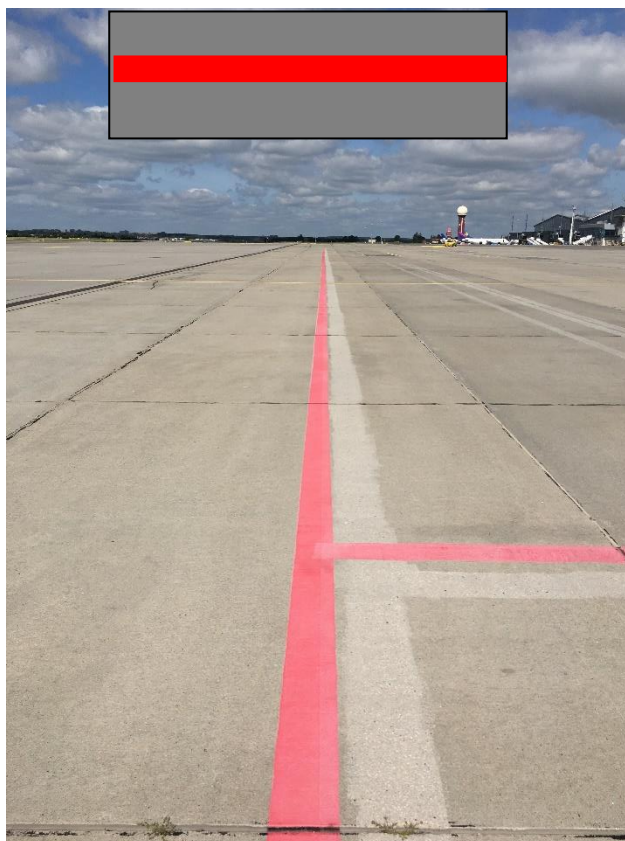
UWAGA: Nigdy nie wolno przekraczać aktywnych (czerwonych) poprzeczek zatrzymania przed drogą startową gdy palą się czerwone światła.

4.5.4. Linia bezpieczeństwa

Linia bezpieczeństwa wyznacza strefy przeznaczone do użytkowania przez pojazdy naziemne i inny sprzęt służący do obsługi statku powietrznego. Pozwala również zachować bezpieczną odległość od statków powietrznych. W czasie, gdy statek powietrzny posiada uruchomione silniki, żaden pojazd ani osoba nie może znajdować się w obrębie pola wytyczonego przez tą linię. W celu oznaczenia linii bezpieczeństwa stosuje się pojedynczą i podwójną czerwoną linię.

Czerwone linie bezpieczeństwa wyznaczają:

- A. granicę pomiędzy płytą postojową (PPS) a drogą kołowania – linia bezpieczeństwa PPS;
- B. granicę pomiędzy stanowiskami postojowymi - linia bezpieczeństwa stanowiska postojowego.



Linia bezpieczeństwa PPS.

4.5.5. Drogi serwisowe

Drogi serwisowe wyznaczone na płycie postojowej przeznaczone są dla pojazdów chcących dojechać w pobliże statku powietrznego. Ruch pieszych na tej drodze jest zabroniony.



Droga serwisowa.

Droga serwisowa przecinająca drogę kołowania oznaczona jest linią przerywaną tzw. „dash” linią. Przekraczanie tej linii jest zabronione.



Droga serwisowa przecinająca drogę kołowania.

4.5.6. Miejsce postoju sprzętu obsługi naziemnej

Linia biała wyznacza miejsce parkingowe dla sprzętu obsługi naziemnej służącego do obsługi statków powietrznych.



Pole techniczne.



Pole techniczne.



Pole techniczne.

4.5.7. Miejsca oczekiwania na drogach ruchu kołowego

STOP - kierowca zawsze jest zobowiązany do zatrzymania się i upewnienia się czy nie ma w pobliżu kołującego statku powietrznego.

W miejscach gdzie drogi serwisowe krzyżują się z drogą drogami kołowania wyznaczone zostały miejsca oczekiwania dla pojazdów. Lokalizacje te zostały wyposażone w oznakowanie poziome oraz tam gdzie jest to możliwe w znaki pionowe,



Oznakowanie STOP na drogach serwisowych.



Oznakowanie STOP na drogach serwisowych.

W miejscach, gdzie drogi dojazdowe krzyżują się z drogami kołowania (poza drogami kołowania wyznaczonymi na płytach postojowych) wyznaczone zostały miejsca oczekiwania dla pojazdów przed drogą kołowania. Lokalizacje te zostały wyposażone w znaki pionowe (Uwaga!! – Kołujące statki powietrzne) z opisem miejsca lokalizacji oraz oznakowanie poziome STOP.



Znak i oznakowanie miejsca oczekiwania na drodze ruchu kołowego przed drogą kołowania.

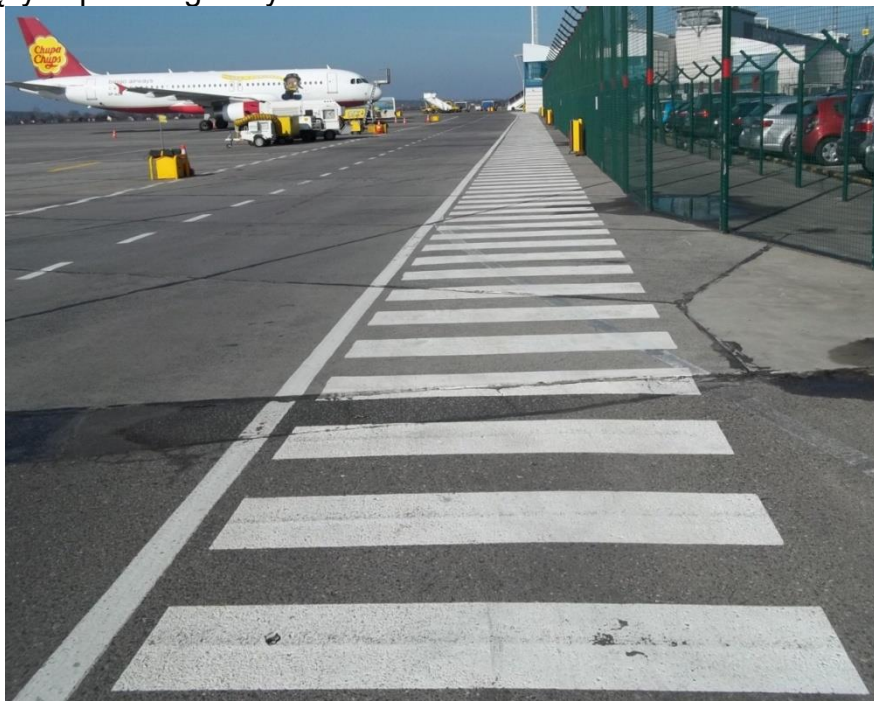
W miejscach gdzie drogi dojazdowe krzyżują się z drogą startową wyznaczone zostały miejsca oczekiwania dla pojazdów przed drogą startową. Lokalizacje te zostały wyposażone w znaki pionowe STOP z opisem miejsca lokalizacji, oznakowanie poziome STOP oraz pulsacyjne czerwone światło.



Znak i oznakowanie miejsca oczekiwania na drodze ruchu kołowego przed drogą startową.

4.5.8. Wyznaczone tory dla pieszych

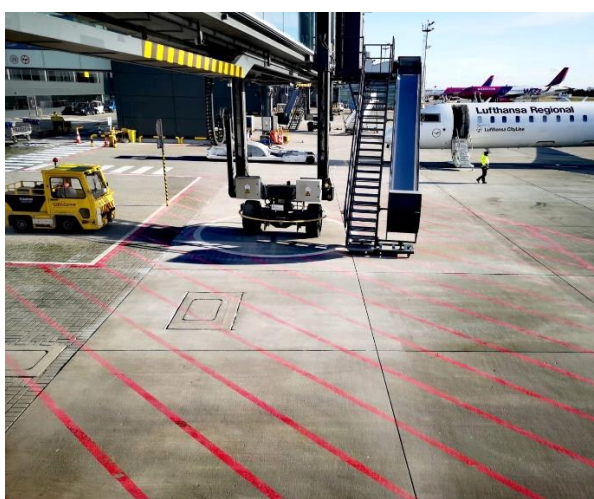
Tory dla pieszych - oznakowanie składa się z poprzecznych białych pasów wyznaczających przebieg trasy.



Tory dla pieszych.

4.5.9. Strefa zakazu parkowania

Obszar zakreskowany na czerwono – (linie ciągłe ukośne koloru czerwonego) wyznacza strefę zakazu parkowania pojazdów na płytach postojowych. Oznakowanie stosowane jest również dla wyznaczenia pola przeznaczanego dla ruchu kół pomostu pasażerskiego.



Strefa zakazu parkowania.

4.5.10. Numery stanowisk postojowych

Numery stanowisk - oznakowanie poziome i znaki pionowe – informacja dla kierowców oraz statków powietrznych.

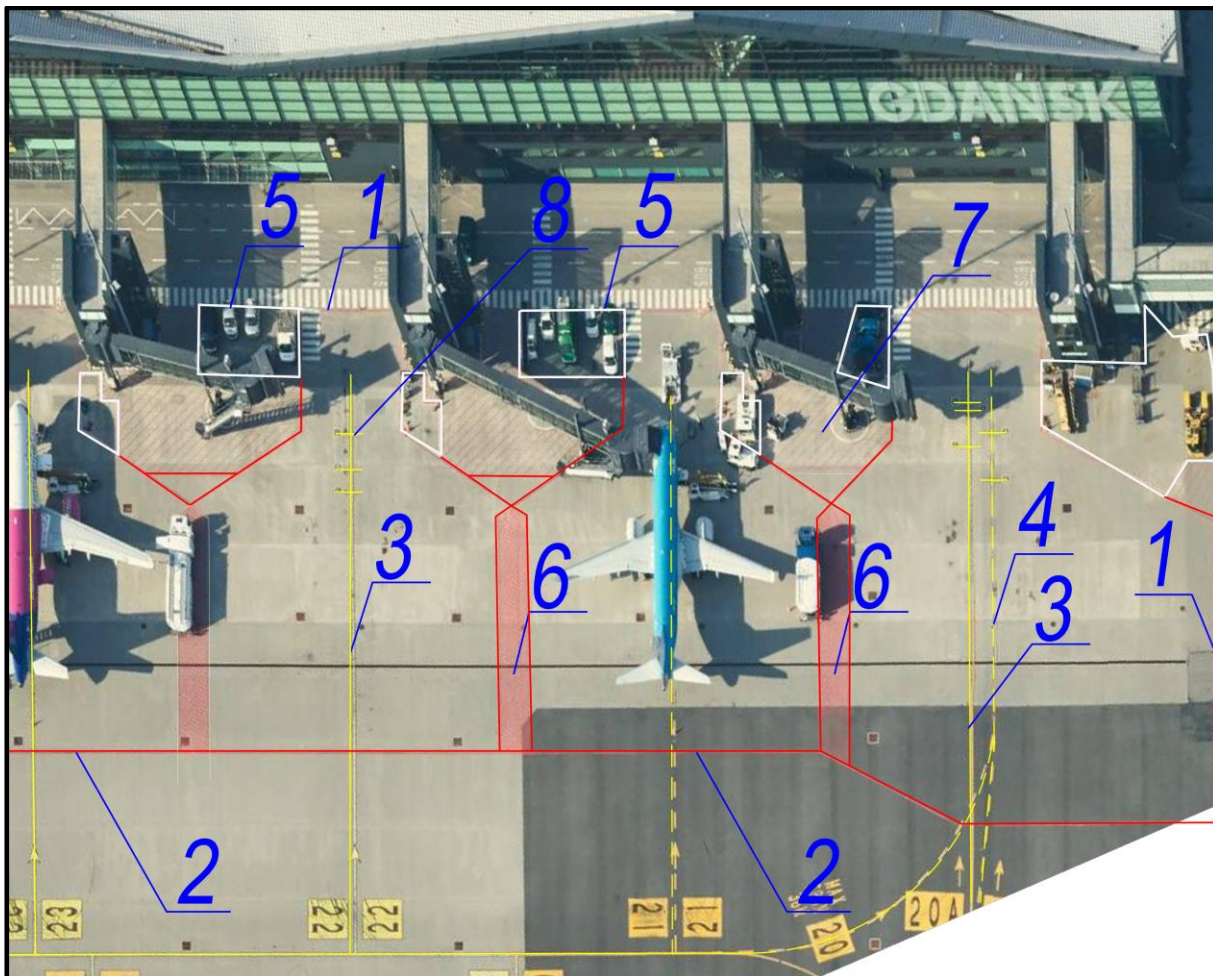


Znak pionowy wraz ze systemem dokowania – stanowisko nr 22.



Oznakowane poziome – stanowisko nr 42.

4.5.11. Oznakowanie na stanowisku postojowym



Oznakowanie poziome na stanowisku postojowym.

1. Linia bezpieczeństwa stanowiska postojowego – pojedyncza linia ciągła koloru czerwonego, wyznaczająca strefę która pozwala zachować bezpieczne odległości od obrysu SP.
2. Linia bezpieczeństwa PPS – linia ciągła koloru czerwonego wyznaczająca granicę PPS z Drogą Kołowania.
3. Linia centralna stanowiska postojowego – pojedyncza linia ciągła koloru żółtego.
4. Linia centralna stanowiska postojowego alternatywnego – pojedyncza linia przerywana koloru żółtego.
5. Pole techniczne (odstawcze sprzętu lotniskowego) – pojedyncza linia koloru białego.
6. Nachodzące się wzajemnie na siebie strefy bezpieczeństwa stanowisk postojowych - linie ciągłe ukośne koloru czerwonego. Obszar zakreskowany na czerwono – strefa zakazu parkowania.
7. Pole przeznaczone dla ruchu kół pomostu pasażerskiego - linie ciągłe ukośne koloru czerwonego. Obszar zakreskowany na czerwono – strefa zakazu parkowania.
8. Linia zatrzymania statku powietrznego.

4.6. Znaki pionowe

Oprócz oznakowania poziomego występują również znaki pionowe. Znaki pionowe instalowane są w celu przekazania instrukcji nakazu oraz informacji o określonej lokalizacji lub określonego miejsca docelowego w polu ruchu naziemnego.

4.6.1. Znak nakazu

Znak nakazu instalowany jest w celu wskazania miejsca, którego nie może przekroczyć kołujący statek powietrzny lub pojazd bez otrzymania zezwolenia od TWR EPGD. Znaki nakazu posiadają napis koloru białego na czerwonym tle. Napis dotyczący znaku tożsamości drogi startowej (np. 29-11) musi składać się z znaku tożsamości krzyżującej drogi startowej, właściwie zorientowanej według kierunku, z którego znak ma być widoczny. W przypadku gdy znak tożsamości drogi startowej zainstalowany jest w pobliżu końca drogi startowej, może on wówczas wskazywać w drodze wyjątku tożsamość drogi startowej jedynie końca drogi startowej.



Znak ten oznacza nakaz zatrzymania się jednocześnie informując o umiejscowieniu/tożsamości drogi startowej 29/11.



Próg pasa 29 znajduje się na lewo, a próg pasa 11 na prawo. Znak jednocześnie informuje kierującego pojazdem, iż zbliża się do strefy chronionej drogi startowej oraz nakazuje bezwzględne zatrzymanie się. Dalsze poruszanie się pojazdem wymaga uzyskania zgody od organu kontroli lotniska (TWR EPGD).

4.6.2. Znaki informacyjne

Znaki informacyjne występują w miejscach gdzie istnieje operacyjna potrzeba identyfikacji znakiem informacyjnym określonego usytuowania lub trasy. Znakami informacyjnymi są: znaki wskazania kierunku, znaki umiejscowienia, znaki wskazania miejsca przeznaczenia, znaki zjazdu z drogi startowej, znaki opuszczenia drogi startowej oraz znaki startu ze skrzyżowania. Znaki informacyjne inne niż znak umiejscowienia, posiadają napis koloru czarnego na żółtym tle. Znak umiejscowienia natomiast posiada napis koloru żółtego na czarnym tle.



Znak ten informuje, po lewej stronie drogi kołowania „Mike” i „Romeo”, na wprost droga kołowania „Alfa 5”. Pojazd/statek powietrzny znajduje się na drodze kołowania „Alfa 6”.



Znak ten informuje o pozycji, na której aktualnie znajduje się kierujący pojazdem. Jego zadaniem jest pomoc w określeniu położenia na terenie lotniska. Aktualna pozycja – droga kołowania „Alfa 4”.



Znak miejsca przeznaczenia: na wprost znajduje się płyta postojowa 1.



Znak powyżej informuje, że po lewej stronie znajduje się droga kołowania „November”. Na wprost znajduje się droga kołowania „Alfa 6”. Kierujący pojazdem/statek powietrzny aktualnie znajduje się na drodze kołowania „Alfa 7”.



Po lewej stronie znajduje się droga kołowania „Alfa 6” po prawej stronie droga kołowania „Alfa 5”.
Aktualna lokalizacja pojazdu/ statku powietrznego to droga kołowania „Echo”

4.7. Oświetlenie elementów infrastruktury lotniskowej

4.7.1. Droga startowa



Droga startowa.

Oświetlenie krawędzi drogi startowej jest koloru białego natomiast ostatnie 600m posiada światła w kolorze żółtym (bursztynowym). Światła progu drogi startowej są koloru zielonego, natomiast światła końca drogi startowej są czerwone.

Droga startowa wyposażona jest ponadto w:

- Światła linii centralnej – są światłami koloru białego na odcinku pomiędzy progiem a punktem położonym w odległości 900 m od końca DS; w kolorach na przemian czerwonym i białym na odcinku pomiędzy 900 m a 300 m od końca DS; koloru czerwonego na ostatnich 300 m.
- Światła strefy przyziemienia - koloru białego na odcinku 900m od progu 29. Światła występują jako pary poprzeczek umieszczonych symetrycznie w stosunku do osi DS. w rozstawie co 30m. Odstęp poprzeczny pomiędzy wewnętrznymi światłami 18 m. Poprzeczki składają się z 3 źródeł światła, odległość pomiędzy nimi wynosi 1,5 m.



Oświetlenie krawędziowe, osi oraz strefy przyziemienia drogi startowej.



Zielone światła progu drogi startowej. W tle widoczne światła krawędziowe i osi drogi startowej.



Czerwone światła końca drogi startowej.

4.7.2. Drogi kołowania

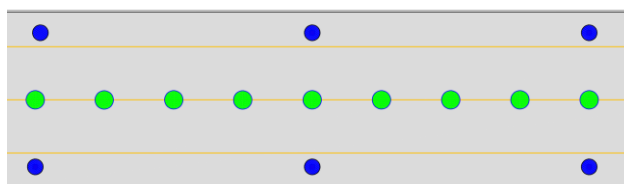
Oświetlenie krawędziowe dróg kołowania jest koloru niebieskiego. Część dróg kołowania wyposażona jest ponadto w światła osi - koloru zielonego.



Oświetlenie krawędziowe dróg kołowania – niebieskie.



Oświetlenie osi dróg kołowania – zielone.



Oświetlenie dróg kołowania. Krawędzie koloru niebieskiego i osi – zielone.

4.8. Ruch pieszych i rowerzystów

Piesi

- 4.8.1. Piesi mogą poruszać się wyłącznie po wyznaczonych torach oraz przecinać drogi w wyznaczonych pasami miejscach.
- 4.8.2. Wszędzie tam, gdzie nie ma wyznaczonych torów poruszania się dla pieszych, piesi powinni poruszać się po lewej stronie drogi dojazdowej (twarzą do zbliżających się pojazdów) a także poruszać się w kolumnie.
- 4.8.3. Pasażerowie, którzy wsiadają do statku powietrznego, wysiadają z niego lub muszą przejść na płytę postojową, zejść z niej lub ją przekroczyć:
 - są eskortowani przez kompetentny i przeszkolony personel,
 - nie zakłócają pracy stojących statków powietrznych ani działań związanych z obsługą naziemną,
 - są zabezpieczeni przed statkami powietrznymi w eksploatacji, tym przed wpływem ich silników, a także przez pojazdami lub wykonywanymi czynnościami.

- 4.8.4. W przypadku, gdy pasażerowie wsiadają / wysiadają na płycie postojowej lub jeśli nie są używane żadne środki transportu do przewozu pasażerów do / z budynku terminala lub z jednego stanowiska postojowego na drugie, wtedy, oprócz konieczności zapewnienia, że pasażerowie są zawsze eskortowani należy zapewnić że:
- nie przechodzą pod skrzydłami statku powietrznego lub pod odpowietrznikami paliwa, ani w pobliżu śmigieł lub wirników statku powietrznego, do którego wsiadają / wysiadają, lub statku powietrznego na sąsiednim stanowisku;
 - pozostają z dala od ruchu kołowego wokół statku powietrznego, przewodów elektrycznych, węży paliwowych i innego wyposażenia;
 - poruszają się do / z lub w poprzek płyty postojowej po z góry ustalonych trasach; oraz
 - pasażerowie i wszelkie inne osoby znajdujące się na płycie postojowej są chronieni przed skutkami podmuchu silnika odrzutowego lub podmuchu w dół podczas ich przebywania na płycie postojowej, w tym poprzez ograniczenie używania silników lotniczych.
- 4.8.5. W przypadku obsługi rejsu przez Agenta Obsługi Naziemnej jest on odpowiedzialny za bezpieczne przeprowadzanie lub dowóz pasażerów i załogi obsługiwanych przez niego przewoźników z terminala pasażerskiego w pobliże statku powietrznego i odwrotnie. AON jest odpowiedzialny za pasażerów do czasu opuszczenia przez nich budynku terminala lub wejścia na pokład statku powietrznego.
- 4.8.6. W przypadku braku obsługi Agenta Obsługi Naziemnej za bezpieczne przeprowadzenie z/do terminala pasażerów odpowiedzialny jest kapitan statku powietrznego.
- 4.8.7. Pieszym nie wolno poruszać się w polu manewrowym (za wyjątkiem wykonywania prac konserwacyjnych za zgodą organu kontroli lotniska (TWR EPGD) i w uzgodnieniu z DOPL).
- 4.8.8. Na stanowisku postojowym dozwolony jest postój pojazdów/sprzętu niezbędnych do obsługi statku powietrznego zaparkowanego na danym stanowisku w czasie obsługi SP.
- 4.8.9. Na PPS dopuszczalny jest ruch pieszy wyłącznie dla osób wykonujących czynności służbowe przy obsłudze lub odprawie SP oraz czynności związane z pracami techniczno-konserwacyjnymi urządzeń lotniskowych.

- 4.8.10. Ruch pieszy na PPS dozwolony jest wyłącznie w obrębie stanowiska, na którym stoi obsługiwany SP lub w ściśle określonym miejscu prowadzenia prac techniczno-konserwacyjnych.
- 4.8.11. Osoby piesze w obrębie PPS zobowiązane są do ścisłego stosowania się do poleceń KRLN w zakresie poruszania się po płycie.

Jednoślady

- 4.8.12. Dopuszcza się poruszanie pojazdami jednośladowymi (np.: hulajnogi, rowery, motorowery) wyłącznie po drogach dojazdowych.
- 4.8.13. Osoby poruszające się jednośladem odpowiadają za właściwy stan techniczny używanego pojazdu.
- 4.8.14. Wszelkie zasady ruchu dotyczące kierowców mają zastosowanie wobec osób poruszających się jednośladem.

4.9. Ruch pojazdów

- 4.9.1. Każdy kierowca musi zwracać szczególną uwagę na pieszych.
- 4.9.2. Każdy kierowca podczas mijania pojazdem pieszego musi zachować od niego bezpieczną tj. odległość co najmniej 1m.
- 4.9.3. Dopuszcza się możliwość wjazdu na teren lotniska bez przepustki portu lotniczego pod warunkiem zabezpieczenia – asysty przez Służbę Ochrony Lotniska pojazdów biorących udział w akcji ratowniczej na terenie lotniska, w szczególności w sytuacjach ratowania życia lub zdrowia ludzkiego.
- 4.9.4. Każdy kierowca musi zachować szczególną ostrożność, aby nie narażać innych uczestników ruchu na niebezpieczeństwo. Szczególną uwagę należy zwrócić na statki powietrzne zajmujące i opuszczające stanowiska postojowe.
- 4.9.5. Ruch pojazdów/sprzętu na PPS dozwolony jest po drogach serwisowych, zgodnie z oznakowaniem poziomym, znakami pionowymi i sygnałami świetlnymi.
- 4.9.6. Cofanie pojazdami jest dozwolone wyłącznie, jeśli niemożliwy jest wyjazd do przodu.
- 4.9.7. Przejeżdżanie przez kable, przewody, węże (np. cysterny tankującej) jest zabronione.
- 4.9.8. Zabronione jest przejeżdżanie pod pomostem pasażerskim będącym w ruchu.

- 4.9.9. Kierowcy przed ruszeniem z miejsca muszą upewnić się, że przejazd jest możliwy, a także muszą wziąć pod uwagę wysokość kierowanego pojazdu wszędzie tam, gdzie przejazd może być ograniczony.
- 4.9.10. Podczas cofania pojazdy, w których widoczność do tyłu może być ograniczona, muszą być wyposażone w adekwatne ostrzeżenia wizualne i dźwiękowe lub muszą być asystowane przez drugą osobę stojącą poza ścieżką poruszania się pojazdu i pozostającą w stałym kontakcie wzrokowym z kierowcą.
- 4.9.11. Pojazdy o wysokości powyżej 3,5m muszą posiadać w kabinie kierowcy w widocznym miejscu informację o wysokości pojazdu (naklejka ostrzegawcza).
- 4.9.12. Kierowcy przed ruszeniem z miejsca muszą upewnić się, że przewożony ładunek jest zabezpieczony, a pojazd lub sprzęt pozbawiony jest luźnych elementów mogących odpaść podczas jego ruchu. Ładunki można przewozić za pomocą pojazdów/sprzętu do tego przeznaczonych.
- 4.9.13. Pojazd nie może holować więcej niż 4 elementów (np. przyczepki, inny sprzęt). Całkowita długość składu wraz z pojazdem ciągnącym nie może przekraczać 20 metrów. Zasada ta nie dotyczy pojazdów zimowego utrzymania lotniska.
- 4.9.14. Osoby mogą być przewożone wyłącznie w pojazdach na siedzeniach przystosowanych do transportu osób.
- 4.9.15. Kabiny wszystkich pojazdów muszą być stale zamknięte (zarówno w ruchu jak i podczas postoju) i zabezpieczone przed możliwością wykorzystania pojazdu w sposób nieuprawniony, pojazd musi być także zabezpieczony przed samoczynnym przesunięciem/przemieszczeniem się.
- 4.9.16. Pojazdy podczas postoju nie mogą blokować wyjść ewakuacyjnych zaparkowanych statków powietrznych.
- 4.9.17. Nie wolno opuszczać uruchomionego pojazdu, chyba że w zasięgu ręki jest mechanizm automatycznie unieruchamiający pojazd (tzw. deadman).
- 4.9.18. Pojazdy/sprzęt, których charakterystyka użytkowania wymusza ustawienie/dostawienie ich prostopadle do SP (np. taśma bagażowa, platforma) muszą być zabezpieczone przed niezamierzonym przemieszczeniem się poprzez podłożenie podstawek pod tylne koło od strony SP lub wypuszczenie stabilizatorów.

- 4.9.19. Pozostałe pojazdy, sprzęt i urządzenia znajdujące się na stanowisku postojowym nie mogą być ustawione na kierunku kolizyjnym ze SP. W przypadku, gdy ich silnik pozostaje wyłączony oraz mają włączony hamulec postojowy, zwolnione są z obowiązku unieruchomienia ich podstawkami zabezpieczającymi przed niezamierzonym przemieszczeniem się.
- 4.9.20. Wypychanie lub wycofywanie statku powietrznego uważa się za rozpoczęte, w szczególności gdy:
- Na pojeździe wypychającym włączone są światła ostrzegawcze;
 - Na statku powietrznym włączone są światła nawigacyjne (antykolizyjne, czerwone);
 - Spod kół statku powietrznego odstawiono podstawki.
- 4.9.21. Obsługa pojazdu wypychającego nie może rozpocząć wypychania do czasu załączenia świateł antykolizyjnych przez załogę na wypychanym samolocie.
- 4.9.22. W przypadku awarii lub uszkodzenia pojazdu w stopniu uniemożliwiającym samodzielne poruszanie się, użytkownik pojazdu zobowiązany jest do natychmiastowego powiadomienia o tym KRLN lub DOPL oraz organizuje usunięcie pojazdu poza obszar PPS.
-
- 4.9.23. Włączając się do ruchu kierujący pojazdem obowiązany jest zachować ostrożność, w taki sposób rozpocząć jazdę, aby nie utrudniać jazdy pojazdom będącym już w ruchu.
- 4.9.24. Kierujący pojazdem obowiązany jest do sygnalizowania każdorazowej zmiany kierunku jazdy.
- 4.9.25. Kierującym pojazdami/sprzętem/pieszym uczestnikom ruchu w PRN zabrania się przecinania/zajmowania drogi przed kołującym/holowanym lub za wypychanym SP, jeżeli mogłoby to spowodować konieczność zmiany kierunku i/lub prędkości kołowania/holowania SP;
- 4.9.26. Uczestnikom zabrania się:
- zajmowania przez pojazdy oraz pozostały sprzęt obsługi naziemnej obszaru wyznaczonego liniami bezpieczeństwa na stanowisku postojowym SP:
 - przed jego całkowitym zatrzymaniem;
 - po jego całkowitym zatrzymaniu i wyłączeniu świateł antykolizyjnych, gdy statek powietrzny nie został odpowiednio zabezpieczony poprzez właściwe jego unieruchomienie podstawkami, a także oznakowanie stożkami ostrzegawczymi, (nie dotyczy niezbędnego sprzętu (GPU) i personelu w celu zapewnienia niezbędnej obsługi w przypadku, gdy podłączenie zasilania

naziemnego jest wymagane przed wyłączeniem silników SP, po wcześniejszym zabezpieczeniu podstawkami kół goleni przedniej. Personel i sprzęt muszą zawsze znajdować się poza strefami niebezpiecznymi działających silników SP).

- zajmowania obszaru wyznaczonego liniami bezpieczeństwa stanowiska postojowego SP podczas ruchu SP;
- zajmowania pozycji bezpośrednio przy SP (2 m od obrysu SP) bez jego naprowadzania;
- postoju pojazdów i pozostawiania innego sprzętu, w tym obsługi naziemnej, w miejscach uniemożliwiających wolny wyjazd autocysterny ze stanowiska postojowego;

4.10. Pierwszeństwo w ruchu

4.10.1. W polu manewrowym pojazdy i pojazdy holujące udzielają pierwszeństwa statkom powietrznym lądującym, kołującym lub startującym, z wyjątkiem pojazdów ratowniczych podążających do okazania pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie. Pojazdy te korzystają z prawa pierwszeństwa przed wszelkimi innymi rodzajami ruchu na polu manewrowym. W tym ostatnim przypadku cały ruch na polu manewrowym - o ile to jest możliwe - jest wstrzymany do tego czasu, dopóki nie zostanie określone, że nie stanowi on przeszkody w poruszaniu się pojazdów ratowniczych. Pojazdy nieholujące statków powietrznych ustępują pierwszeństwa pojazdom holującym statki powietrzne. Pojazdy nieholujące statków powietrznych ustępują pierwszeństwa innym pojazdom nieholującym statków powietrznych zgodnie z instrukcjami wydawanymi przez TWR EPGD.

4.10.2. Kierowca pojazdu poruszającego się po płytach postojowych ustępuje pierwszeństwa pojazdom ratowniczym w akcji, statkowi powietrznemu, który kołuje, zamierza kołować, jest wypychany lub holowany.

4.10.3. Ponadto cały ruch naziemny jest podporządkowany pierwszeństwu w następującej kolejności:

- a. Pojazdy uprzywilejowane z zastrzeżeniem, iż kolumny uprzywilejowane poruszać się muszą pod eskortą służby ochrony lotniska lub prowadzone przez samochód kierowany przez osobę posiadającą uprawnienia do kierowania pojazdem po terenie lotniska;
- b. Pojazdy Działu Operacyjnego, jeśli mają włączone pomarańczowe światła błyskowe;
- c. Pasażerowie poruszający się pieszo z/do Terminali.
- d. Pojazdy zimowego utrzymania lotniska przed pojazdami obsługi naziemnej,
- e. Pojazdy/sprzęt zjeżdżające z pola manewrowego (np. na drogi serwisowe lub stanowiska postojowe).
- f. Pojazdy/sprzęt na drogach dojazdowych przed zjeżdżającymi z dróg serwisowych i płyt postojowych.

4.11. Eskortowanie pojazdów

- 4.11.1. Dopuszcza się poruszanie pojazdem po terenie lotniska bez Zezwolenia, o którym mowa w punkcie 9 nn. Instrukcji, pod warunkiem zapewnienia eskorty przez osobę posiadającą Zezwolenie na prowadzenie pojazdu po terenie lotniska. Osoba poruszająca się pojazdem eskortowanym musi posiadać ważne prawo jazdy lub inną licencję wymaganą do obsługi pojazdów specjalistycznych.
- 4.11.2. W polu ruchu naziemnego przed rozpoczęciem eskorty kierowca pojazdu eskortującego jest odpowiedzialny za wykonanie inspekcji wzrokowej pojazdu eskortowanego w celu zapewnienia, że stan techniczny tego pojazdu nie zagraża bezpieczeństwu.
- 4.11.3. Dla pojazdu eskortowanego każdorazowo musi zostać wystawiona przepustka samochodowa.
- 4.11.4. Łączność pomiędzy pojazdem eskortującym a pojazdem/ami eskortowanym/i odbywa się przy użyciu telefonii komórkowej.
- 4.11.5. Eskorta w polu manewrowym:
 - pojazd eskortujący musi spełniać wymagania w zakresie oznakowania oraz oświetlenia pojazdu opisane w punkcie 4.15.10.
 - pojazd eskortujący musi być wyposażony w: środki łączności dwukierunkowej z TWR EPGD, transponder MLAT.
 - jest możliwa w czasie nie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności.
- 4.11.6. W przypadku eskorty więcej niż jednego pojazdu należy zapewnić pojazdy eskortujące na początku i końcu kolumny pojazdów. Korespondencja ze służbą ruchu lotniczego TWR EPGD prowadzona jest przez prowadzącego kolumnę pojazdów, natomiast opuszczenie wybranych odcinków pola manewrowego potwierdza Zamykający kolumnę.

4.12. Parkowanie

- 4.12.1. Za parkowanie uważa się każdy postój pojazdu na czas dłuższy niż 1min bez udziału tego pojazdu w bieżącej obsłudze.
- 4.12.2. Parkowanie jest dozwolone wyłącznie w miejscach do tego wyznaczonych (np. w polach technicznych).
- 4.12.3. Zabrania się parkowania:
 - W obszarach objętych czerwoną linią bezpieczeństwa;
 - Na drogach serwisowych, dojazdowych i w polu manewrowym lotniska;
 - Na wprost osi kołowania oraz w odległości $\pm 3m$ od osi (poza linią bezpieczeństwa);
 - Przed wyjściami/wejściami z/do Terminali, z/do których przemieszczają się pasażerowie;

- Na ciągach komunikacyjnych dla pasażerów w miejscach gdzie parkują autobusy dowożące pasażerów z/do SP;
 - Przy wjazdach/wyjazdach z bram;
 - Na drogach ewakuacyjnych;
 - Na drogach pożarowych;
 - Jeśli takie parkowanie zmuszałoby innego uczestnika ruchu do cofania;
 - Na drogach wyjazdu cystern.
- 4.12.4. Pojazdy/sprzęty nieprawidłowo zaparkowane zostaną usunięte z terenu lotniska na koszt właściciela, jeśli po uprzednim wezwaniu Działu Operacyjnego nie usunie on pojazdu/sprzętu we własnym zakresie.
- 4.12.5. Warunkowo zezwala się na postój poza miejscami do tego wyznaczonymi pojazdów/sprzętu przygotowanego do obsługi SP, jednak nie wcześniej jak 5 minut przed jego lądowaniem dla samolotów wąskokadłubowych i 15 min dla samolotów szerokokadłubowych oraz pod warunkiem, że są one pod nadzorem właściciela i nie są ustawione w strefie bezpieczeństwa stanowiska postojowego.

4.13. Drogi serwisowe

- 4.13.1. W celu zabezpieczenia tras kołowania dla statków powietrznych poruszających się po płytach postojowych wyznaczono drogi serwisowe dla ruchu pojazdów.
- 4.13.2. Drogi serwisowe wyznaczone są białą lub biało-czarną linią.
- 4.13.3. Pojazdy/sprzęt, który ze względu na rozmiar nie mieści się w granicach drogi serwisowej, może zająć obszar poza nią wyłącznie po uzyskaniu zgody od organu kontroli lotniska (TWR EPGD) w przypadku zajęcia odcinka drogi kołowania. Jeżeli zajmowana jest część stanowiska postojowego należy zachować bezpieczną odległość od statku powietrznego stojącego na stanowisku.
- 4.13.4. Kierowca pojazdu/operator sprzętu zmierzającego do miejsca poza polem manewrowym, do którego nie ma wyznaczonego dojazdu drogą serwisową, jest zobowiązany dojechać drogą serwisową możliwie najbliżej celu. Dopiero po dotarciu do tego miejsca, kierowca może opuścić drogę serwisową przecinając jej granice.
- 4.13.5. W miejscach, gdzie droga serwisowa przecina drogę kołowania (patrz: pkt. 4.4. 4.5. **Oznakowanie i znaki pionowe**), kierowcom nie wolno przejeżdżać, jeżeli kołujący statek powietrzny znajduje się bliżej niż 200m od pojazdu kierowcy.
- 4.13.6. Kierowcom nie wolno wyprzedzać statków powietrznych kołujących w polu manewrowym równoległe do drogi serwisowej.

4.14. Stanowiska postojowe

- 4.14.1. Pojazdy/sprzęt, który ze względu na rozmiar nie mieści się w granicach stanowiska postojowego od drogi kołowania, może zająć obszar poza stanowiskiem wyłącznie po uzyskaniu zgody od organu kontroli lotniska (TWR EPGD) w przypadku potrzeby zajęcia odcinka drogi kołowania.
- 4.14.2. Stanowisko postojowe wyznaczone jest pojedynczą czerwoną linią bezpieczeństwa.
- 4.14.3. Wewnątrz stanowiska postojowego obowiązuje ograniczenie prędkości do 5km/h.
- 4.14.4. Zabrania się parkowania pojazdów/sprzętu na stanowisku postojowym.
- 4.14.5. Podczas obsługi statku powietrznego na płycie postojowej zabrania się zrzucania na jej powierzchnię wszelkich płynów pochodzących ze SP – nie dotyczy wody z uwzględnieniem zapisów w punkcie 7.2.
- 4.14.6. Przewoźnik lotniczy lub Agent Obsługi Naziemnej, prowadzący obsługę SP, odpowiedzialny jest za usunięcie ciał obcych oraz płynów, związanych z obsługą SP. KRLN nie może zezwolić na wkołowanie/wykołowanie SP dopóki nie zostaną one usunięte. Za pozostawione na stanowisku postojowym zanieczyszczenia, usunięte przez służby PLG, obciążony zostanie sprawca (szczególnie dotyczy to pojazdów obsługi naziemnej).

4.15. Pole manewrowe lotniska

Pole manewrowe lotniska składa się z drogi startowej i dróg kołowania. Każdy uczestnik ruchu znajdujący się na drodze startowej lub drogach kołowania musi posiadać dwukierunkową łączność z organem kontroli lotniska (TWR EPGD) oraz stosować się do zasad łączności opisanych w „Instrukcji Łączności Radiotelefonicznej”.

- 4.15.1. Ruch pojazdów i pieszycy oraz statków powietrznych po drodze startowej lub drogach kołowania jest kontrolowany i nadzorowany przez organ kontroli lotniska (TWR EPGD).
- 4.15.2. Zabrania się wjazdu na nawierzchnie darniowe w celach innych niż niezbędne do wykonania zaplanowanych prac lub usunięcia bezpośredniego zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji statków powietrznych.
- 4.15.3. Wjazd na drogę startową lub drogi kołowania może nastąpić wyłącznie po otrzymaniu zezwolenia uzyskanego drogą radiową od organu kontroli lotniska (TWR EPGD).
- 4.15.4. Przed wjazdem na drogę startową lub drogi kołowania w celu wykonywania prac istnieje obowiązek uzyskania wcześniejszej akceptacji od DOPL.

- 4.15.5. Ustalenie z pkt 4.13.3 nie dotyczy pojazdów poruszających się po częściach pola manewrowego wyłączonych z ruchu lotniczego z ważnym NOTAM-em, jednak dojazd do tej części pola manewrowego lub jej opuszczenie może nastąpić wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia od TWR EPGD.
- 4.15.6. Opuszczenie drogi startowej lub dróg kołowania, po zakończeniu wykonywanych prac, na zajęcie którego wcześniej uzyskano zgodę DOPL i zezwolenie organu kontroli lotniska (TWR EPGD), uczestnik ruchu ma obowiązek niezwłocznie zgłosić organowi kontroli lotniska (TWR EPGD), a następnie do DOPL.
- 4.15.7. DOPL ma prawo za pośrednictwem organu kontroli lotniska (TWR EPGD) ograniczyć ruch pojazdów w poszczególnych częściach pola manewrowego.
- 4.15.8. Kierujący w polu manewrowym lotniska ma obowiązek natychmiastowego zgłoszenia TWR EPGD:
- opuszczenia DS;
 - opuszczenia PML z podaniem informacji o zwolnieniu ostatnio zajmowanej drodze kołowania;
 - unieruchomienia pojazdu/sprzętu spowodowanego np. niesprawnością.
- 4.15.9. Zwolnienie drogi startowej następuje po całkowitym minięciu miejsca oczekiwania (układ A oraz gdy ma zastosowanie układ B).
- 4.15.10. Pojazdy w polu manewrowym muszą posiadać:
- A. włączone błyskowe światła przeszkodowe/ostrzegawcze spełniające wymagania CS ADR-DSN.Q.850.
 - B. Kontrastowe oznakowanie zgodnie z wymaganiami określonymi przez zarządzającego lotniskiem na podstawie ADR.OPS.B.080 ROZP. KOMISJI (UE) NR 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z Rozp. Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
 - C. linkę holowniczą i radiotelefon umożliwiający dwukierunkową łączność z organem kontroli lotniska (TWR EPGD).
- 4.15.11. Korespondencja z organem kontroli lotniska (TWR EPGD) musi być realizowana za pomocą dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej.
- 4.15.12. Przed zajęciem pola manewrowego kierowca musi podać organowi kontroli lotniska (TWR EPGD):
- a. Chęć zajęcia pola manewrowego wraz z podaniem miejsca, z którego ma być zajęte,

- b. Potwierdzenie w sposób wyraźnie wskazujący odebranie instrukcji (zgody lub odmowy) od (TWR EPGD). Instrukcje dotyczące m.in. wjazdu na drogę startową, oczekiwania przed drogą startową, przecięcia drogi startowej oraz wykonania dowolnej operacji na drodze startowej, drodze kołowania lub na pasie drogi startowej zawsze wymagają potwierdzenia przez powtórzenia.
- 4.15.13. Po opuszczeniu pola manewrowego kierowca musi podać organowi kontroli lotniska (TWR EPGD) informację o zwolnieniu pola manewrowego wraz z podaniem lokalizacji miejsca opuszczenia pola.
- 4.15.14. Uczestnik ruchu, po uzyskaniu zezwolenia od organu kontroli lotniska (TWR EPGD), przed zajęciem pola manewrowego lotniska ma obowiązek zachować szczególną ostrożność i upewnić się, czy na zajmowanym odcinku nie odbywa się ruch statków powietrznych oraz czy dalsze poruszanie się nie zagrazi bezpieczeństwu innych pojazdów i pieszych.
- 4.15.15. Uczestnik ruchu ma obowiązek bezzwłocznie wykonywać polecenia organu kontroli lotniska (TWR EPGD) w zakresie zmiany uprzednio wydanego zezwolenia.
- 4.15.16. Kierujący pojazdem ma obowiązek uzyskania zezwolenia organu kontroli lotniska (TWR EPGD) na każdorazowe zajęcie lub przecięcie drogi startowej.
- UWAGA:** Jeżeli zezwolenia organu kontroli lotniska (TWR EPGD) nie uzyskano wcześniej, zabronione jest przekraczanie oznakowanego miejsca oczekiwania przed drogą startową.
- 4.15.17. W czasie dokonywania pomiaru współczynnika hamowania przy użyciu samochodu pomiarowego przecinanie drogi startowej przez inne pojazdy jest niedozwolone.
- 4.15.18. W czasie dokonywania pomiaru współczynnika hamowania przy użyciu samochodu pomiarowego na drodze startowej nie mogą przebywać inne pojazdy niż pojazd wykonujący pomiar oraz pojazdy biorące udział w zimowym utrzymaniu lotniska. Organ kontroli lotniska (TWR EPGD) nie może wydać zgody na przecięcie drogi startowej w trakcie, gdy wykonywany jest pomiar współczynnika hamowania.



Samochód pomiarowy SFT.

UWAGA: Kierującego podczas wykonywania pomiaru przy użyciu samochodu pomiarowego nie obowiązuje ograniczenie (60 km/h) dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdem na drodze startowej.

4.15.19. W polu manewrowym zabrania się:

- a. Zatrzymywania pojazdów w odległości mniejszej niż:
 - 50 metrów od krawędzi drogi startowej,
 - 30 metrów od krawędzi drogi kołowania,
 - 400 metrów na przedłużeniu progu drogi startowej.
- b. Ruchu pojazdów i pieszycy bez zezwolenia organu kontroli ruchu (TWR EPGD),
- c. Wjazdu i zatrzymywania pojazdów i przebywania pieszycy w strefach krytycznych ILS (patrz 4.13.).

UWAGA: Nie dotyczy postoju i zatrzymywania pojazdów, związanych z wykonywaniem obsługi technicznej w strefach ochronnych ILS, po uzyskaniu zezwolenia organu kontroli lotniska (TWR EPGD) wcześniejszej zgody DOPL.

4.15.20. Trasy dojazdu nie wolno skracać poprzez wykorzystanie pola manewrowego lotniska.

4.16. Strefy ochronne ILS

Na terenie lotniska jest zainstalowane urządzenie radionawigacyjne systemu lądowania według wskazań przyrządów ILS. W obrębie urządzeń ILS znajdują się **strefa krytyczna** oraz **strefa wrażliwa**.



Oznaczenie strefy krytycznej ILS LLZ



Oznaczenie strefy krytycznej ILS GP



Oznaczenie strefy wrażliwej ILS.

4.16.1. Strefa krytyczna:

Strefa krytyczna jest to obszar o określonych wymiarach znajdujący się w pobliżu anten lokalizatora (LOC) oraz anten ścieżki schodzenia (GP) systemu ILS. Jest to strefa szczególnie chroniona, ponieważ obecność pojazdów i/lub statków powietrznych w jej granicach spowodowałaby niedopuszczalne zakłócenia sygnałów nawigacyjnych ILS, skutkujące zagrożeniem bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Nieuprawnione wtargnięcie i/lub przebywanie w strefie krytycznej jakichkolwiek pojazdów może spowodować niedopuszczalne zakłócenia sygnału ILS na całym podejściu - do granicy zasięgu ILS. Zakłócające fale radiowe odbite od pojazdów lub statków powietrznych, które znalazły się w strefie krytycznej, trafiają również do naziemnych obwodów monitorujących pracę ILS, powodując zazwyczaj stan alarmowy i automatyczne całkowite wyłączenie się systemu ILS z pracy.

4.16.2. Strefa wrażliwa:

Strefa wrażliwa jest to obszar, który rozciąga się po za strefą krytyczną, gdzie parkowanie i/lub ruch pojazdów, w tym statków powietrznych, są kontrolowane dla uniknięcia możliwości niedopuszczalnych zakłóceń sygnału ILS, podczas operacji z wykorzystaniem systemu ILS. W powyższy sposób strefa wrażliwa jest chroniona, w celu uniemożliwienia wystąpienia zakłóceń sygnału ILS spowodowanych przez duże obiekty poruszające się w granicach lotniska.

W strefach wrażliwych parkowanie i/lub ruch pojazdów, włącznie ze statkami powietrznymi, jest kontrolowany dla uniknięcia możliwości niedopuszczalnych zakłóceń w sygnale podczas operacji z wykorzystaniem systemu ILS. Za kontrolę odpowiada TWR EPGD, która wydaje zezwolenia na ww. czynności drogą dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej.

Przed planowanymi pracami w strefie krytycznej ILS (np. odśnieżanie, koszenie trawy, oczyszczanie nawierzchni sztucznych) niezależnie od zgłoszenia do TWR EPGD należy powiadomić Technika PAZP EPGD o planowanym czasie trwania zajętości strefy krytycznej. Ma to na celu wystawienie odpowiedniej depeszy NOTAM. Dopiero po wykonaniu tych czynności i publikacji depeszy NOTAM możliwe będzie prowadzenie prac w strefie krytycznej ILS.

W strefach krytycznych w czasie wszystkich operacji z wykorzystaniem systemu ILS wprowadza się całkowity zakaz przebywania jakichkolwiek pojazdów, włącznie ze statkami powietrznymi. Za kontrolę odpowiada TWR EPGD. Za letnie i zimowe utrzymanie nawierzchni odpowiada Dział Eksploatacji PLG. Przy wykonywaniu wszelkich prac w tych strefach należy stale prowadzić nasłuch radiowy i pozostawać w łączności z TWR EPGD.

Zabrania się wjazdu do stref chronionych ILS bez odrębnego zezwolenia TWR EPGD. Przebywanie w strefach chronionych ILS bez uzyskania wcześniejszego zezwolenia TWR EPGD jest zabronione.

Strefy chronione systemu lądowania według przyrządów ILS są oznakowane oraz chronione są na drogach kołowania oraz drogach dojazdowych oznakowaniem oraz światłami zgodnie z wytycznymi zawartymi w dokumentacji normatywnej.

Za wyznaczenie stref ochronnych radiowych pomocy nawigacyjnych odpowiedzialny jest PAŻP. Za utrzymanie oznakowania strefy ochronnej ILS odpowiedzialny dział Eksploatacji PLG.

Poniżej przedstawiono plan sytuacyjny rozmieszczenia stref ochronnych (krytycznych i wrażliwych) ILS-a Kategorii III.

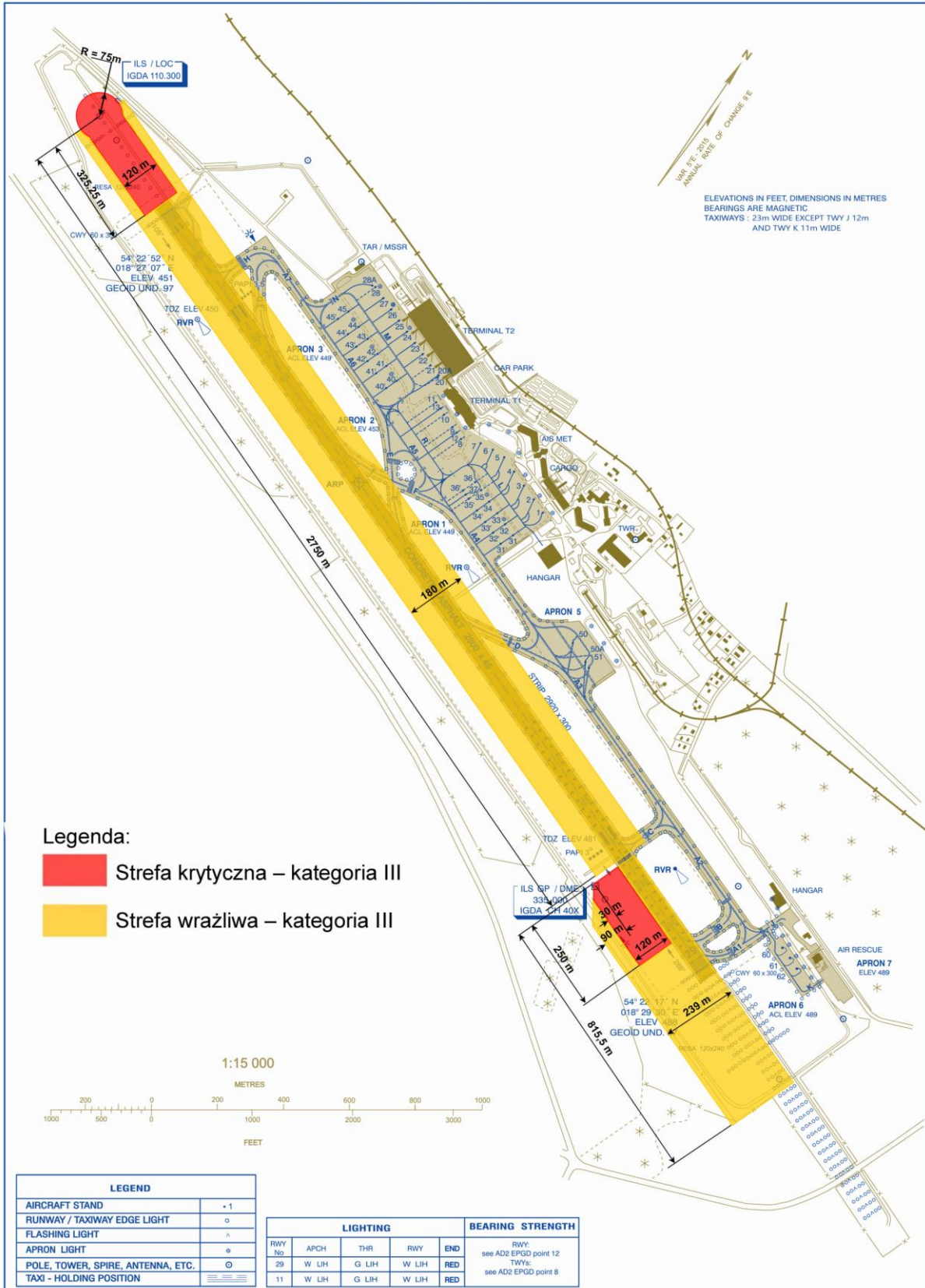
AERODROME CHART - ICAO

54°22'39" N
018°27'58" E

ELEV 489 ft
GEOID UND. 95 ft

Gdańsk TOWER 118.105

GDAŃSK Lech Wałęsa



Powierzchnie chronione urządzeń radionawigacyjnych ILS.

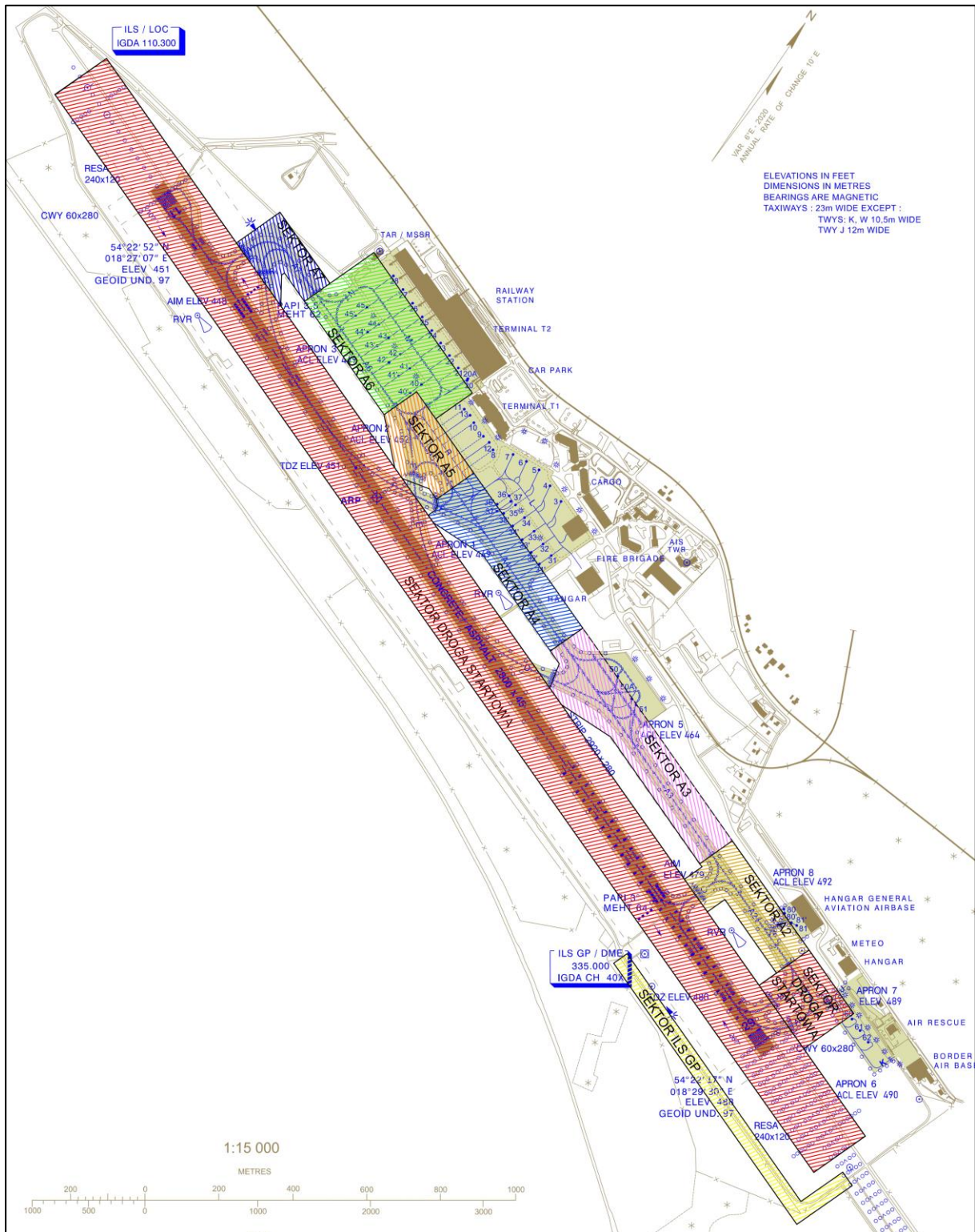
4.17. System barier – pętle indukcyjne

Dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzenia operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności zainstalowano system barier w postaci pętli indukcyjnych zamontowanych w nawierzchniach lotniskowych. W celu efektywnego zarządzania bezpieczeństwem operacji pole manewrowe lotniska zostało podzielone na następujące sektory bezpieczeństwa zgodnie z rysunkiem poniżej.

- Sektor DS.
- Sektor A2
- Sektor A3
- Sektor A4
- Sektor A5
- Sektor A6, PPS
- Sektor A7, (H, G)

Opracowano trzy konfiguracje pętli indukcyjnych:

- Zestaw dwóch pętli podwójnych – na drogach kołowania dochodzących do drogi startowej w rejonie miejsc oczekiwania przed drogą startową,
- Zestaw pojedynczej pętli podwójnej – w rejonie pośredniego miejsca oczekiwania na drodze kołowania,
- Zestaw pojedynczej pętli – na drogach dojazdowych łączących się z drogą startową oraz na granicy strefy wrażliwej ILS GP.

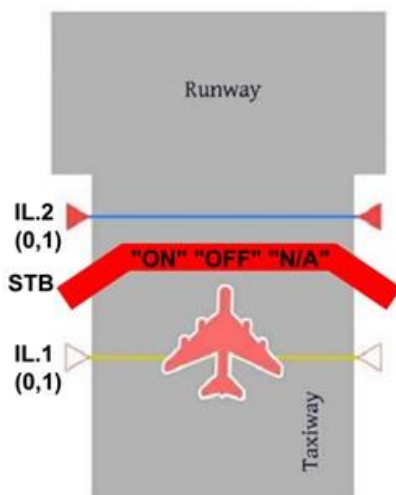


Podział pola manewrowego na sektory bezpieczeństwa

W warunkach ograniczonej widzialności LVP – oprócz wizualizacji sektorów bezpieczeństwa w celu określenia pozycji w polu manewrowym stosuje się raportowanie do TWR EPGD bieżącej lokalizacji przez załogę statku powietrznego/ kierowcę pojazdu.

4.17.1. Zasada działania podwójnej bariery w rejonie poprzeczek zatrzymania „stopbar”.

W rejonie poprzeczek zatrzymania przed drogą startową wykonano podwójne bariery. Pierwsza pętla zainstalowana jest 10 m przed „stopbar” („przed” - oznacza od strony drogi kołowania) natomiast druga 25m za „stopbar” („za” oznacza od strony drogi startowej). Funkcjonowanie pętli indukcyjnych jest niezależne od kategorii prowadzenia operacji lotniczych, jest ściśle związane z sygnałem załączenia bądź wyłączenia stopbar.

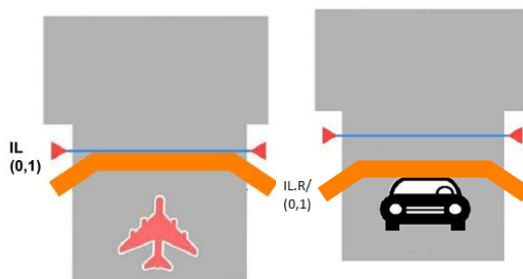


Układ podwójnej pętli.

4.17.2. Zasada działania pojedynczej bariery w rejonie pośrednich miejsc oczekiwania i dróg ruchu kołowego.

Na drodze kołowania DK A, oraz DK M zamontowano pojedyncze pętli indukcyjne. Pętli indukcyjne zainstalowane zostały we wskazanych miejscach pośredniego oczekiwania przed skrzyżowaniami dróg kołowania, które stanowią granice sektorów bezpieczeństwa.

Na poszczególnych drogach ruchu kołowego łączącymi się z drogą startową i na granicy strefy wrażliwej ILS GP wykonano pojedyncze pętli indukcyjne za miejscem zatrzymania przed drogą startową oraz innymi liniami zatrzymania.



Układ pojedynczych pętli na drogach kołowania i drogach ruchu kołowego.

Podstawową funkcją pojedynczych pętli indukcyjnych na drogach kołowania i drogach ruchu kołowego jest wskazanie pojawienia się SP lub pojazdu w danej lokalizacji.

4.18. Transpondery MODE-S

4.18.1. Transpondery MODE-S zainstalowane na pojazdach poruszających się w polu manewrowym lotniska, poprzez lotniskowy system MLAT zapewnią wskaźnik lokalizacji, identyfikacji oraz zobrazowania wyposażonych pojazdów w urządzenia na: pulpicie sterowania oświetleniem nawigacyjnym (ALCMS), systemie ATOS celem wsparcia pracy służb KRL EPGD, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej jak również służb lotniskowych portu lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

4.18.2. Stosowane transpondery muszą:

- być zatwierdzone przez Port Lotniczy Gdańsk,
- posiadać Pozwolenie radiowe Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej
- Posiadać przypisany indywidualny kod adresowy radaru wtórnego MODE-S nadawany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- Przesyłać sygnał który jest odbierany i wizualizowany na systemach zainstalowanych na TWR EPGD.

4.18.3. Wymaganie TWR EPGD w zakresie stosowania transponderów

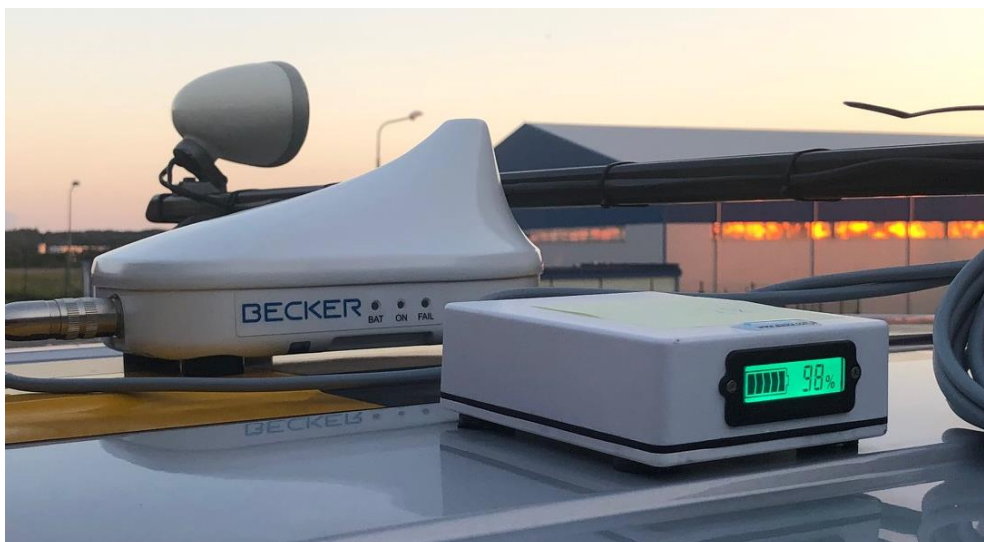
- Wszystkie pojazdy poruszające się po polu manewrowym wraz ze strefami ochronnymi ILS muszą być wyposażone w transpondery.
- Przed wjazdem w pole manewrowe lotniska kierowca jest zobowiązany do upewnienia się iż, transponder pracuje prawidłowo (wskaźnik graficzny na wyświetlaczu transpondera).
- Standardowo TWR EPGD nie wydaje zgody na wjazd w pole manewrowe lotniska w przypadku braku wizualizacji na systemie TWR EPGD.

4.18.4. Odstępstwa

- Dopuszcza się wjazd pojazdów w pole manewrowe lotniska nieposiadających transponderów w przypadku eskorty pojazdu wyposażonego w transponder.
- Awaria systemu M-LAT nie powoduje odwołania procedury LVP.

4.18.5. Sytuacje awaryjne

- W przypadku awarii transpondera w czasie obowiązywania LVP w pojeździe poruszającym się po polu manewrowym lotniska należy opuścić natychmiastowo pole manewrowe w uzgodnieniu z TWR EPGD.



Transponder MODE-S wraz z baterią.

4.19. Koordynatorzy Ruchu Lotniczego Naziemnego (służba „Follow Me”)

KRLN są odpowiedzialni za zapewnienie bezpieczeństwa prowadzenia kołujących statków powietrznych i ustawiania ich na płytach postojowych.

Uczestnikom ruchu zabrania się:

- 4.19.1. Przecinania odcinka drogi pomiędzy prowadzącym samochodem Follow Me a kołującym za nim statkiem powietrznym.
- 4.19.2. Przecinania odcinka drogi przed kołującym statkiem powietrznym a KRLN podającym do niego sygnały ręczne.
- 4.19.3. Przecinania drogi serwisowej zablokowanej przez KRLN podczas wykonywania czynności związanych z ustawieniem statku powietrznego (pojazd Follow Me ustawiony prostopadłe na drodze serwisowej). Ruch zostaje wznowiony po zakończeniu czynności przez KRLN.
- 4.19.4. Poruszania pojazdem po odcinkach dróg serwisowych, które w związku z kołowaniem, wypychaniem lub wycofywaniem statku powietrznego zostały zablokowane przez KRLN (Follow Me z włączonymi światłami ostrzegawczymi) lub pracownika Agenta Obsługi Naziemnej zabezpieczającego operację wypychania.

4.20. Strefy niebezpieczne wokół statków powietrznych

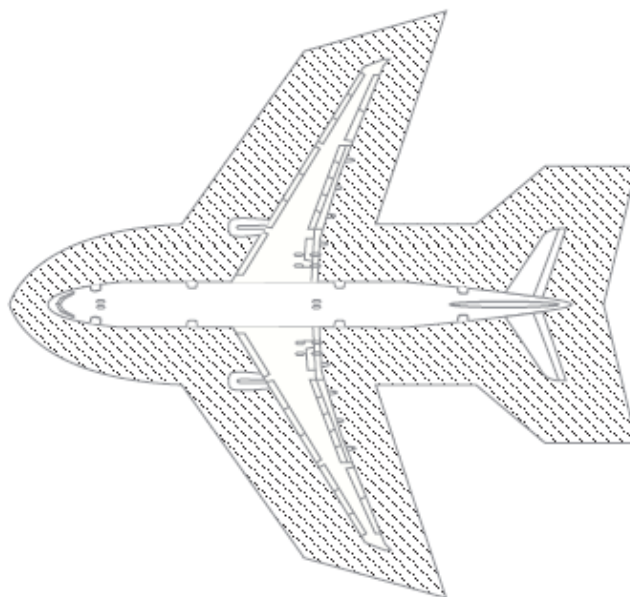
Ze względu na zagrożenia związane z siłami podmuchu powietrza i zasysania przez silniki statków powietrznych luźnych obiektów, zachodzi konieczność włączenia powyższego zagadnienia do niniejszej Instrukcji. Stosowanie się do zachowania wskazanych poniżej bezpiecznych odległości od statków powietrznych, zmniejsza ryzyko incydentów lub wypadków związanych z w/w zagrożeniami. Uruchomione silniki statków powietrznych wymagają od uczestników ruchu zachowania szczególnej ostrożności podczas przebywania w ich pobliżu. Zwiększone ryzyko związane z podmuchi powietrza występuje w szczególności przy stanowiskach postojowych gdzie SP samodzielnie opuszczają stanowiska postojowe. W celu ostrzeżenia kierowców zainstalowane zostały wzdłuż dróg serwisowych podświetlane znaki informujące o: kołujących SP (opuszczenie stanowisk postojowych) oraz możliwym podmuchu zasilnikowym.



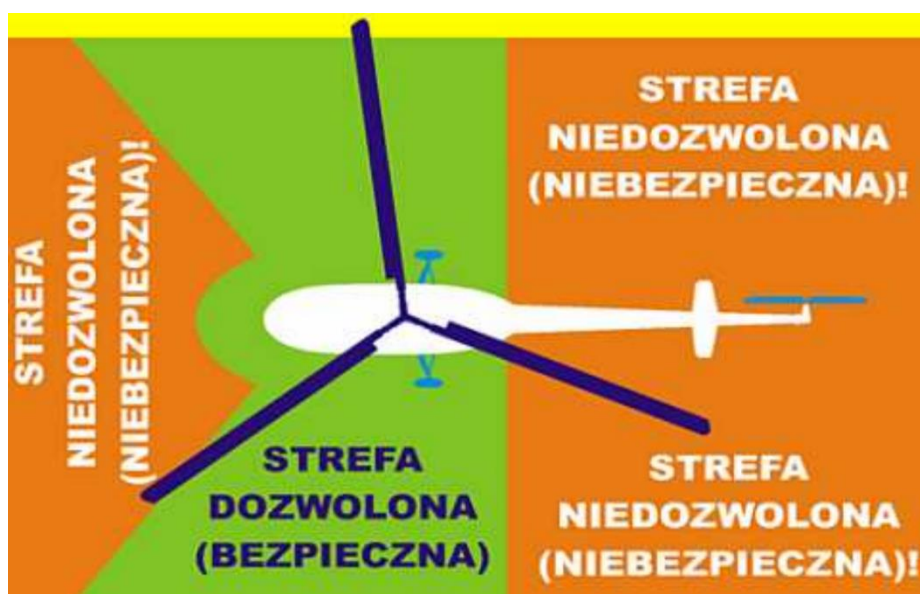
Znaki informujące o zagrożeniu podmuchu i kołującym statku powietrznym

- 4.20.1. Strefa niebezpieczna wokół zaparkowanego statku powietrznego wynosi co najmniej 5m od każdej jego części (*rysunek poniżej*). Wyłącznie pojazdy niezbędne i przystosowane do obsługi danego statku powietrznego mogą przebywać w granicach tej strefy.

Uwaga: W trakcie prowadzonej obsługi SP istnieje poważne ryzyko utraty zdrowia/życia/zniszczenia sprzętu w związku z obecnością personelu/sprzętu w strefach zasysania silników SP lub podmuchu gazów wylotowych silników SP.

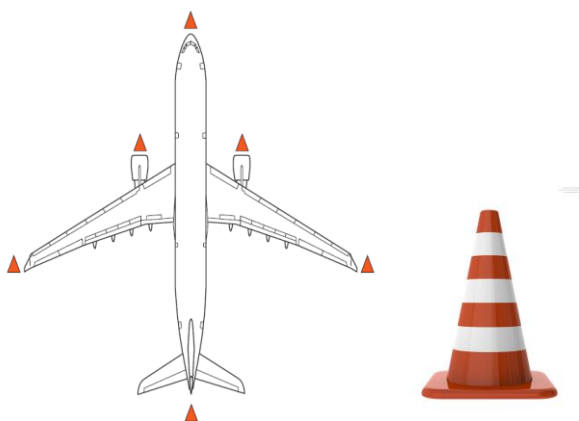


Strefa niebezpieczeństwa wokół zaparkowanego samolotu.



Przykładowe strefy niebezpieczeństwa wokół śmigłowca.

- 4.20.2. Najbardziej wysunięte elementy statku powietrznego (skrzydła, dziób, ogon, silniki) powinny być oznaczone pachołkami bezpieczeństwa. Elementy wystające poza linię bezpieczeństwa muszą zostać bezwzględnie oznaczone pachołkami bezpieczeństwa.
- 4.20.3. Właściciel/użytkownik bądź działający w jego imieniu Agent Obsługi Nziemnej jest zobowiązany do rozstawienia pachołków bezpieczeństwa wokół statku powietrznego.

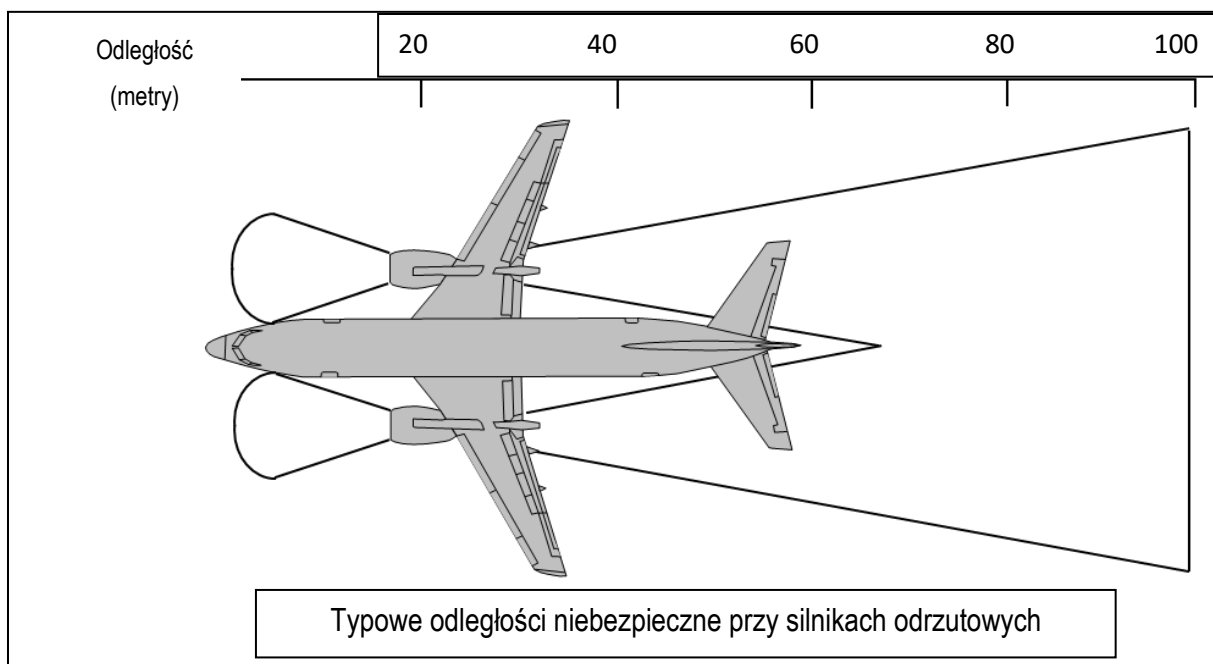


Przykład rozmieszczenia pachołków bezpieczeństwa oraz przykładowy pachołek

4.20.4. Przejeżdżanie pojazdami pod skrzydłami lub kadłubem (z wyjątkiem niezbędnych czynności obsługowych) jest zabronione.

4.20.5. Każdy pojazd przed wjazdem do strefy niebezpiecznej, musi całkowicie się zatrzymać (w celu sprawdzenia hamulców). Dzięki temu ograniczone zostanie ryzyko zderzenia z kadłubem w przypadku awarii hamulców.

Strefy niebezpieczne wokół samolotów (uruchomione silniki)



Przykład odległości wskazujących strefy niebezpieczne od silników odrzutowych.

4.20.6. Przebywanie osób w strefie niebezpiecznej jest dopuszczalne tylko w przypadku wykonywania wymaganych czynności związanych z obsługą statku powietrznego przy zachowaniu szczególnej ostrożności.

4.20.7. Wielkość stref niebezpiecznych może różnić się w zależności od typu SP, rodzaju jego silników jak i trybu, w jakim pracują silniki. W celu ich poprawnego zdefiniowania należy odnosić się do dokumentacji producenta: operatora, do którego należy SP, a także oznaczeń znajdujących się na SP.

4.20.8. Samoloty - Silniki odrzutowe

- Przebywanie w strefie niebezpiecznej podczas uruchomionych silników jest zabronione;
- Podczas postoju statku powietrznego strefy niebezpieczne wynoszą od 7,5m z przodu silnika do 50m za silnikiem;
- Minimalny bezpieczny dystans za kołującym statkiem powietrznym wynosi 100m.

4.20.9. Samoloty - Silniki śmigłowe

- Przebywanie w strefie niebezpiecznej podczas uruchomionych silników jest zabronione;
- Podczas postoju statku powietrznego strefy niebezpieczne wynoszą od 10m z przodu silnika do 30m za silnikiem;
- Minimalny bezpieczny dystans za kołującym statkiem powietrznym wynosi 75m.

4.20.10. Śmigłowce

- Przebywanie w strefie niebezpiecznej podczas uruchomionych silników jest zabronione;
- Do śmigłowca wolno podchodzić na wyraźny znak załogi po zatrzymaniu się zespołu napędowego.
- Zawsze zbliżaj się do śmigłowca z boku.
- Nigdy nie przechodź w rejonie ogona śmigłowca.
- Podmuch powietrza wywołany pracującym wirnikiem śmigłowca podrywa luźne przedmioty a nawet niewielkie kamienie mogące spowodować uszkodzenie śmigłowca, pojazdów bądź zranienie ludzi.
- Minimalny bezpieczny dystans za kołującym lub będącym w podlocie śmigłowcem wynosi 75m.

4.20.11. Kołujący statek powietrzny

- Poruszanie się w strefie niebezpiecznej kołującego statku powietrznego jest zabronione;
- Za odległość bezpieczną (poza w/w strefami niebezpieczeństwa) od kołującego statku powietrznego uznaje się 7,5m od końcówki każdego jego skrzydła.

4.20.12. Światła antykolizyjne (Beacon light)

- Każdy statek powietrzny w ruchu musi mieć włączone światła antykolizyjne zarówno w dzień jak i w nocy;

- „W ruchu” oznacza: kołujący, holowany, wypychany lub chwilowo stojący w procesie kołowania lub holowania/wypychania.

4.20.13. Za bezpieczny przebieg uruchamiania silników statków powietrznych odpowiada personel Agenta Obsługi Naziemnej.

4.20.14. AON obsługujący SP w zakresie uruchamiania silników powinien każdorazowo:

- analizować, czy zamierzony manewr SP nie zagraża bezpieczeństwu ludzi i urządzeń.
- Zabrania się ruchu pojazdów/sprzętu/pieszyc za SP, gdy SP ma włączone światła antykolizyjne (beacon light) i/lub podpięty sprzęt obsługi naziemnej do wypychania bez wyraźnej zgody Follow Me lub osoby nadzorującej proces uruchamiania.
- Zabrania się ruchu pojazdów/sprzętu/pieszyc za kołującym/holowanym na stanowisko postojowe SP do czasu wyłączenia światel antykolizyjnych (beacon light).



Załączone czerwone światła antykolizyjne

5. POJAZDY I SPRZĘT

5.1. Identyfikacja

5.1.1. Każdy pojazd/sprzęt używany lub mający być dopuszczony do użytku w części airside, musi być identyfikowalny.

5.1.2. Każdy pojazd/sprzęt nie posiadający przepustki wydanej przez PLG będący w części airside musi być oznaczony nazwą firmy lub innym znakiem identyfikacyjnym (np. logo firmy) co najmniej w dwóch miejscach, przy czym wysokość oznaczenia nie może być mniejsza jak 10cm.

5.1.3. Wszystkie akcesoria używane w części airside (np. podstawki pod koła, pachołki) muszą posiadać trwałe cechy identyfikacyjne właściciela.

5.2. Czystość i stan techniczny

- 5.2.1. Zarówno właściciele jak i kierowcy muszą dopilnować, by ich pojazdy i sprzęt był właściwie utrzymany i sprawdzany zgodnie z wytycznymi producenta.
- 5.2.2. Właściciel/kierowca odpowiada za stan techniczny używanego pojazdu/sprzętu.
- 5.2.3. Każdy pojazd/sprzęt mogący stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu, musi być niezwłocznie wyłączony z użytku przez właściciela lub kierowcę, usunięty z płyt postojowych i zabezpieczony przed możliwością wycieku z niego płynów eksploatacyjnych.
- 5.2.4. Wszystkie pojazdy/sprzęt muszą być regularnie czyszczone i przemalowywane (w razie konieczności), aby zmniejszyć ryzyko FOD.
- 5.2.5. Wnętrza pojazdów muszą być wolne od zalegających śmieci, aby zmniejszyć ryzyko FOD.

5.3. Dopuszczanie do użytku i certyfikacja

- 5.3.1. Każdy pojazd/sprzęt przed dopuszczeniem do użytku musi być sprawny technicznie, posiadać wymaganą dokumentację techniczną.
- 5.3.2. Pojazdy/sprzęt poruszające się w strefie operacyjnej lotniska muszą spełniać wymagania techniczno – eksploatacyjne określone i wynikające odpowiednio z „ustawy – Prawo o ruchu drogowym” oraz w przypadku sprzętu wykorzystywanego do obsługi SP, spełniać wymagania techniczne określone w AHM IATA i Polskiej normie jakości „Urządzenia i sprzęt do naziemnej obsługi statków powietrznych”.
- 5.3.3. Użytkownik/właściciel zobowiązany jest do prowadzenia dokumentacji zawierającej m. in. terminy przeglądów, stan techniczny urządzenia.
- 5.3.4. Pojazdy/sprzęt dopuszczony do użytku muszą podlegać systematycznym przeglądom podyktowanym wymogami prawa i producenta (certyfikaty).
- 5.3.5. Każdy pojazd/sprzęt należy sprawdzić przynajmniej raz dziennie (najlepiej na początku zmiany) oceniając poprawność działania oraz stan m.in. lusterek, ogumienia, hamulców, świateł, wycieraczek, hamulców, odbojników, poręczy, wszystkich innych systemów bezpieczeństwa, itp.
- 5.3.6. Dokumentacja z przeglądu każdego pojazdu/sprzętu musi być udostępniona zarządzającemu lotniskiem na jego życzenie.
- 5.3.7. Za niesprawne uważa się w szczególności pojazdy/sprzęt:
 - zdewastowane z widocznymi uszkodzeniami uniemożliwiającymi bezpieczną i/lub prawidłową ich eksploatację;
 - bez powietrza w ogumieniu lub ze zużytym ogumieniem;

- z wyciekami płynów eksploatacyjnych, m.in.: paliwa, oleju, płynu hydraulicznego, wody;
- z uszkodzonymi światłami;
- wózki pod ULD z uszkodzonymi zaczepami czy hamulcami;
- przyczepki bagażowe z uszkodzonymi plandekami czy hamulcami.
- z uszkodzonymi, zmatowiałymi szybami znacznie utrudniającymi widoczność.

5.4. Przechowywanie własności

- 5.4.1. Węże, kable, podstawki, pachołki i inne akcesoria używane do obsługi naziemnej muszą być przechowywane w sposób nienaruszający przepisów bezpieczeństwa i ochrony.
- 5.4.2. Narzędzia, akcesoria, pojazdy i sprzęt muszą być zabezpieczone w taki sposób, aby nie powodować ryzyka wydmuchnięcia lub samoistnego przemieszczenia się (np. w wyniku wiatru, pochyłości płyty).
- 5.4.3. W przypadku, gdy na polecenie Działu Operacyjnego Portu Lotniczego Gdańsk właściciel lub użytkownik nie usunie elementów wymienionych w pkt. 5.4.2 stanowiących zagrożenie dla bezpieczeństwa, zostaną one usunięte przez Zarządzającego Lotniskiem Gdańsk im. Lecha Wałęsy na koszt użytkownika.

5.5. Przepustki na pojazdy

- 5.5.1. Każdy pojazd musi posiadać ważną przepustkę portu lotniczego upoważniającą do poruszania się w danej strefie lotniska.
- 5.5.2. Z obowiązku posiadania przepustki zwolniony jest wszelki sprzęt ciągnany.
- 5.5.3. Szczegóły dotyczące wzorów oraz zasad wydawania przepustek zawarte są w „Instrukcji o systemie przepustkowym w zakresie organizacji i kontroli ruchu osobowego, materiałowego i pojazdów na terenie Portu Lotniczego Gdańsk Sp. z o.o.”.

6. ŁĄCZNOŚĆ RADIOWANA TERENIE LOTNISKA

Zasady łączności radiotelefonicznej są zawarte w „Instrukcji Łączności Radiotelefonicznej”.

7. WARUNKI NADZWYCZAJNE

7.1. Silne wiatry

W przypadku wystąpienia zagrożenia w postaci silnych wiatrów użytkownicy lotniska oraz podmioty działające na lotnisku zobowiązani są do podjęcia dodatkowych środków ostrożności (np. dodatkowego zabezpieczenia posiadanego sprzętu lub wyposażenia go przed przemieszczaniem, sprawdzenia skuteczności hamulców postojowych, używania minimalnej liczby pojazdów oraz sprzętu w obsłudze).

7.2. Mrozy i oblodzenie

Każdy uczestnik ruchu musi pamiętać, że spadek temperatury poniżej 0°C może powodować wydłużenie drogi hamowania pojazdu, dlatego też należy zachować szczególną uwagę podczas poruszania się w części airside.

W przypadku prognozy informującej o spadku temperatury poniżej +2°C, zabrania się zlewania wody ze statków powietrznych bezpośrednio na płytę lotniska.

7.3. Burze i błyskawice

W przypadku zagrożenia wystąpienia błyskawic lub burzy, DOPL występuje z ostrzeżeniem do wszystkich podmiotów w części lotniczej lotniska.

Należy pamiętać, że miejscem bezpiecznym na otwartej przestrzeni są pojazdy kabinowe z gumowymi oponami, w których można przebywać podczas trwania zagrożenia (np. statki powietrzne, pojazdy).

7.4. Ograniczona widzialność



Ograniczona widzialność



Podświetlana tablica informująca o wprowadzeniu procedury LVP.

W przypadku słabego oświetlenia (np. noc, zmierzch, świt), złej pogody, warunków zimowych, a w szczególności podczas mgieł, wszyscy uczestnicy ruchu są zobowiązani zachować szczególną ostrożność podczas dojazdu do miejsc, gdzie drogi serwisowe przecinają się z drogami kołowania.

- 7.4.1. Prędkość oraz styl jazdy musi być dostosowany do panujących warunków.
- 7.4.2. Pojazdy mechaniczne poruszające się po PRN muszą mieć włączone światła mijania oraz żółte błyskowe podczas panujących warunków ograniczonej widzialności.
- 7.4.3. Uczestnik ruchu w PML po odebraniu radiotelefonicznego komunikatu nadanego przez DOPL o treści: „WYWOŁANIE OGÓLNE, TU DYŻURNY OPERACYJNY - UWAGA – OGŁASZAM PRZYGOTOWANIE DO WPROWADZENIA PROCEDURY LVP oraz wydania polecenie przerwania wszelkich prac prowadzonych w PML i nakazu opuszczenia PML musi bezzwłocznie je wykonać i poinformować o ich wykonaniu.
- 7.4.4. W przypadku zatrzymania tendencji pogarszania się warunków meteorologicznych DOPL odwołuje przygotowanie do wprowadzenia LVP poprzez nadanie radiotelefonicznego komunikatu o treści: „WYWOŁANIE OGÓLNE, TU DYŻURNY OPERACYJNY - UWAGA – ODWOŁUJĘ PRZYGOTOWANIE DO WPROWADZENIA PROCEDURY LVP”.
- 7.4.5. W przypadku pogarszania się warunków meteorologicznych DOPL ogłasza komunikat o treści: „WYWOŁANIE OGÓLNE, TU DYŻURNY OPERACYJNY - UWAGA – OGŁASZAM WPROWADZENIE PROCEDURY LVP.

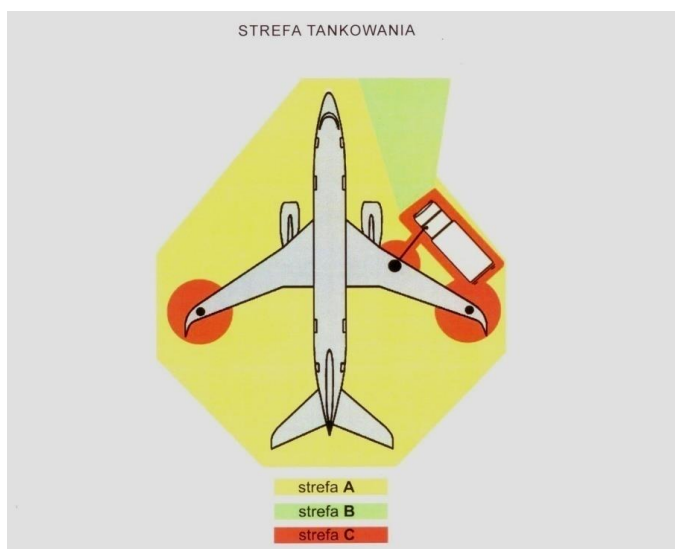
7.4.6. W czasie obowiązywania procedury LVP:

- Należy zachować szczególną ostrożność,
- Zabroniony jest ruch na odcinku drogi dojazdowej w odległości mniejszej niż 400m od progu 29 (miejsca oczekiwania przed drogą startową na drogach ruchu samochodowego).

7.4.7. W przypadku poprawy warunków meteorologicznych z tendencją wzrostową DOPL ogłasza komunikat o odwołaniu LVP: „WYWOŁANIE OGÓLNE, TU DYŻURNY OPERACYJNY - UWAGA – OGŁASZAM ODWOŁANIE PRZYGOTOWANIA DO WPROWADZENIA PROCEDURY LVP”.

7.4.8. Szczegółowe zasady dla podmiotów funkcjonujących w PRN zawarte są w „Instrukcji Operacyjnej Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy” w rozdziale 23 – „Operacje w Warunkach Ograniczonej Widzialności którego celem jest zapewnienie bezpieczeństwa, sprawności i ciągłości wykonywania operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności w Porcie Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

7.5. Tankowanie/ roztankowanie statków powietrznych



Strefy tankowania.

7.5.1. Podczas tankowania statków powietrznych na płycie postojowej należy przestrzegać określonych poniżej stref tankowania:

Strefa A

- strefa obejmuje obszar stanowiska na którym stoi statek powietrzny powiększony o 3 metry od najdalej wysuniętych jego części,
- strefa jest powiększona o 3 metry od pojazdu tankującego,

- w strefie dopuszcza się ograniczoną obecność niezbędnego personelu związanego z obsługą statku powietrznego i ograniczony do niezbędnego minimum ruch pojazdów,
- personel podczas czynności obsługowych statku powietrznego zobowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności,
- zabrania się wyłączania i ponownego załączania naziemnego źródła (agregatu) zasilania GPU,

Strefa B

- strefa obejmuje obszar przed pojazdem tankującym umożliwiającą w sytuacji zagrożenia szybki (bez dodatkowych manewrów) odjazd od statku powietrznego. Strefa musi być wolna od jakichkolwiek przeszkód.

Strefa C

- strefa szczególnego zagrożenia pożarowego, obejmuje obszar:
 - 3m metry wokół pojazdu tankującego,
 - 3m wokół węzłów tankowania ciśnieniowego statku powietrznego,
 - 3m radialnie wokół gardzieli tankowania grawitacyjnego,
 - 3 m wzdłuż osi węża tankowania autocysterny obustronnie,
 - obszar poniżej zaworów wentylacji zbiorników paliwowych statku powietrznego odpowiadający stożkowi o promieniu podstawy minimum 3 metrów.

7.5.2. Jeżeli tankowanie statku powietrznego odbywa się podczas wsiadania, przebywania na pokładzie lub wysiadania pasażerów, należy:

- 1) podstawić schody pasażerskie pod wszystkie drzwi statku powietrznego przeznaczone do ruchu pasażerskiego w celu umożliwienia bezpiecznej ewakuacji;
- 2) użyć integralnych schodów pasażerskich będących stałym wyposażeniem statku powietrznego do spełnienia wymogów określonych w punkcie powyżej;
- 3) użyć dróg ewakuacyjnych;
- 4) w czasie trwania operacji zachować dwukierunkową łączność między pilotem w kabinie załogi lotniczej tankowanego statku powietrznego a osoba nadzorującą operację tankowania statku powietrznego z ziemi.

7.5.3. Podczas postoju, tankowania i obsługi naziemnej statków powietrznych na stanowisku postojowym zapewnia się co najmniej jedną gaśnicę proszkową o ilości proszku gaśniczego nie mniejszej niż 25 kg na jedno stanowisko.

7.5.4. Wszelkie czynności w zakresie wykonywania operacji tankowania/roztankowywania statku powietrznego muszą być wykonane przez operatora tankowania statku powietrznego 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.

7.5.5. Kierowcom nie wolno zastawiać pojazdami/sprzętem drogi odjazdu do przodu cysterny.

7.5.6. Żaden pojazd zmechanizowany nie może przebywać w strefie niebezpieczeństwa C podczas tankowania.

- 7.5.7. W przypadku wycieku/wylewu paliwa należy niezwłocznie zatrzymać proces tankowania/roztankowania, a o zdarzeniu poinformować Straż Pożarną oraz DOPL (1159).
- 7.5.8. Jeśli pojazd stoi w kałuży wycieku/wylewu paliwa, nie wolno tego pojazdu uruchamiać.
- 7.5.9. Przejeżdżanie po kałużach wycieków/wylewów paliwa jest zabronione.
- 7.5.10. Roztankowanie może się rozpocząć wyłącznie pod nadzorem Straży Pożarnej.
- 7.5.11. Agent obsługi naziemnej jest odpowiedzialny za umieszczenie sprzętu do obsługi naziemnej w sposób, aby wyjścia awaryjne były wolne od przeszkód, umożliwiając szybką ewakuację pasażerów jeżeli wsiadają, wysiadają lub przebywają na pokładzie statku powietrznego podczas tankowania.
- 7.5.12. W strefach niebezpieczeństwa podczas tankowania zabrania się:
- używania telefonów komórkowych, lamp błyskowych aparatów fotograficznych oraz wszelkich urządzeń elektrycznych i elektronicznych lub podobnych narzędzi, które mogą powodować iskrzenie lub łuki elektryczne,
 - uruchamiania GPU,
- 7.5.13. Na stanowiskach postojowych statków powietrznych zapewnione są odpowiednie gaśnice przeciwpożarowe do początkowej interwencji w razie pożaru paliwa.

7.6. Wpływ na środowisko

Wszelkie wypadki lub incydenty mogące mieć wpływ na środowisko naturalne muszą być niezwłocznie zgłoszone do DOPL pod nr tel. 1159. Przykładem takich zdarzeń mogą być:

- Wycieki na ziemię paliwa,
- Wycieki na ziemię płynów eksploatacyjnych,
- Wycieki na ziemię materiałów uznanych za niebezpieczne (DGR),
- Nieszczelności w instalacjach gazowych używanych w części airside (np. w pojazdach),
- Wycieki płynu do odladzania samolotów (glikol) poza stanowiskiem do odladzania – Płyta postojowa nr 5.

7.7. Materiały niebezpieczne

- 7.7.1. Transport materiałów niebezpiecznych (tzw. Dangerous Goods) w części airside musi być zgodny z wymogami IATA DGR (Dangerous Goods Regulations).

- 7.7.2. Przed wprowadzeniem materiałów niebezpiecznych do części airside, przedstawiciel przewoźnika lotniczego jest zobowiązany dopilnować, by taki ładunek był właściwie zabezpieczony i oznaczony przed załadunkiem na pokład statku powietrznego.
- 7.7.3. W przypadku uszkodzenia lub wypadku, podmiot odpowiedzialny za ładunek jest zobowiązany na życzenie udostępnić wszelką dokumentację dotyczącą ładunku Działowi Operacyjnemu PLG i służbom ratowniczo-gaśniczym.

7.8. Postępowanie w sytuacjach awaryjnych w polu manewrowym lotniska

- 7.8.1. W przypadku utraty łączności radiotelefonicznej z TWR EPGD, utraty orientacji w terenie należy bezzwłocznie, opuścić drogę startową lub drogę kołowania, prowadząc pojazd wyłącznie po tych odcinkach dróg kołowania i/lub drogi startowej, na których zajęcie uprzednio uzyskał zezwolenie od TWR EPGD. Zajmowanie innych odcinków jest zabronione.
- 7.8.2. Jeżeli nie jest możliwe opuszczenie pola manewrowego lotniska bez możliwości przecięcia lub zajęcia odcinków dróg kołowania i drogi startowej, na których zajęcie kierowca pojazdu nie otrzymał uprzednio zezwolenia od TWR EPGD, ma obowiązek niezwłocznie opuścić pole manewrowe lotniska, ustawiając się w odległości bezpiecznej tzn.:

Pozycja bezpieczna to:

- 50m w stosunku do krawędzi drogi startowej,
 - 30m w stosunku do krawędzi drogi kołowania,
 - 400m od progu drogi startowej.
- 7.8.3. Następnie należy ustawić pojazd przodem do Wieży Kontroli Ruchu Lotniczego i krótkimi, podwójnymi sygnałami świateł drogowych zwrócić uwagę TWR EPGD, który powiadomi DOPL o zaistniałej sytuacji. Jednocześnie kierowcy posiadający telefony komórkowe powinni sami skontaktować się z DOPL dzwoniąc pod numer: +48 606-268-370 lub +48 58 348-11-59.
- 7.8.4. W przypadku awarii uniemożliwiającej opuszczenie zajmowanego odcinka RWY lub TWY przy jednoczesnej utracie łączności radiowej - prowadzący pojazd stara się zaalarmować TWR EPGD lub DOPL w celu wezwania pomocy.
- 7.8.5. Sygnały, które należy stosować w przypadku awarii łączności radiowej między organem kontroli lotniska (TWR EPGD), a pojazdami lub pieszymi upoważnionymi do działania na polu manewrowym, powinny mieć następujące znaczenie:

SYGNAŁ ŚWIETLNY Z TWR EPGD	ZNACZENIE
Zielone błyskające	Zezwolenie do zajęcia pola wzlotów lub drogi kołowania
Czerwone stałe	STOP
Czerwone błyskające	Opuścić pole wzlotów lub drogę kołowania i obserwować statek powietrzny
Białe błyskające	Opuścić pole manewrowe zgodnie z lokalnymi instrukcjami

7.8.6. W przypadku stwierdzenia utraty łączności z pojazdem TWR EPGD może użyć wszelkich dostępnych środków w celu ponownego jej nawiązania. Dopuszcza się miganie światłami RWY i innymi żeby zwrócić uwagę pojazdu, który utracił łączność

SYGNAŁ ŚWIETLNY Z TWR	ZNACZENIE
Błyskające światła krawędziowe/linii centralnej drogi startowej lub drogi kołowania.	Opuścić drogę startową i obserwować sygnały świetlne z TWR

7.8.7. W przypadku niepowodzenia nawiązania łączności, TWR EPGD zobowiązany jest do poinformowania DOPL w celu przysłania pojazdu posiadającego łączność z TWR do eskorty pojazdu z niesprawną łącznością.

8. Program kontroli fragmentów i przedmiotów obcych (FOD).

- 8.1. Utrzymanie czystości na lotnisku warunkuje bezpieczeństwo operacji lotniczych. W związku z tym, zabronione jest zanieczyszczanie części lotniczej lotniska poprzez pozostawianie na nawierzchniach jakichkolwiek przedmiotów. Zasada ta dotyczy zarówno sektorów trawiastych jak również nawierzchni sztucznych.
- 8.2. Każdy pracownik zobowiązany jest do usunięcia wcześniej zauważonego przedmiotu (np. metal, plastik, gruz, papier, szkło) będącego tzw. FOD (Foreign Object Debris). Przedmioty tego typu (zazwyczaj ciała stałe) mogą uszkodzić statek powietrzny, pojazd, urządzenie mechaniczne lub zranić osoby. Przedmioty te należy usuwać do odpowiednich pojemników oznaczonych napisem „FOD”. Kosze są łatwo identyfikowalne i rozmieszczone w dostępnych miejscach – przy stanowiskach postojowych statków powietrznych.

- 8.3. W przypadku, gdy charakter przedmiotu uniemożliwia jego usunięcie, należy niezwłocznie powiadomić DOPL. Ponadto każdy pracownik zobowiązany jest do powiadomienia swojego bezpośredniego przełożonego lub DOPL o każdorazowym wystąpieniu sytuacji mogącej wpłynąć na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych, ruchu pojazdów lub pieszyc. W ramach Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem na lotnisku funkcjonuje ponadto dobrowolny system zgłaszania okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji statków powietrznych.
- 8.4. Przewoźnik lotniczy lub Agent Obsługi Naziemnej, prowadzący obsługę SP, odpowiedzialny jest za usunięcie ciał obcych oraz płynów, związanych z obsługą SP. KRLN nie może zezwolić na wkołowanie/wykołowanie SP dopóki nie zostaną one usunięte. Za pozostawione na stanowisku postojowym zanieczyszczenia, usunięte przez służby PLG, obciążony zostanie sprawca (szczególnie dotyczy to pojazdów obsługi naziemnej).
- 8.5. W ramach realizowanego Programu kontroli fragmentów przedmiotów obcych Zarządzający lotniskiem zapewnia świadomość i uczestnictwo pracowników organizacji funkcjonujących na lotnisku poprzez uczestnictwo ich przedstawicieli w Zespole Runway Safety Team. Dodatkowo szkolenie w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniska zawiera tematykę związaną z FOD.



Pojemniki FOD.

- 8.6. Celem ww. szkolenia jest zwiększenie świadomości personelu na temat przyczyn i skutków FOD, możliwości uszkodzenia statku powietrzego. Ponadto celem jest promocja usuwania zaobserwowanych FOD w trakcie wykonywania codziennych obowiązków.
- 8.7. Zebrane i zidentyfikowane i FOD są rejestrowane. Do rejestracji lokalizacji poszczególnych FOD wykorzystywana jest mapa lotniska. Zasady prowadzenia rejestracji FOD zawarte są w „Programie kontroli fragmentów przedmiotów obcych”.

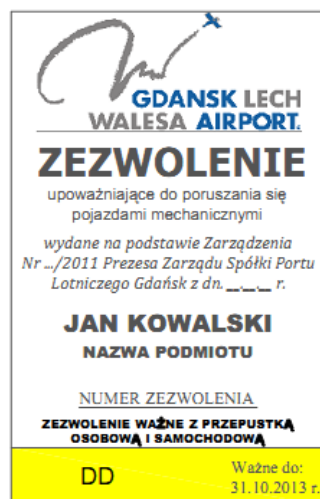
- 8.8. W przypadku odnalezienia FOD (np. śruby, narzędzia, fragmentu części statku powietrznego), który bezpośrednio może wpłynąć na bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych oraz ruchu pojazdów i pieszyc należy powiadomić DOPL.
- 8.9. DOPL przeprowadza dochodzenie w celu zidentyfikowania źródła FOD. W przypadku zidentyfikowania części statku powietrznego DOPL jest odpowiedzialny za powiadomienie operatorów statków powietrznych.
- 8.10. W cyklu rocznym na podstawie zebranych materiałów (m.in. rejestr, mapa lokalizacji FOD, zgłoszenia) Safety Manager wykonuje analizę skuteczności realizacji „Programu kontroli fragmentów i przedmiotów obcych” w celu określenia trendów, obszarów problemowych oraz w przypadku gdy zajdzie taka potrzeba wdraża środki łagodzące.

9. UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA

9.1. Kategorie zezwoleń

Wyróżnia się 3 kategorie Zezwoleń:

- Zezwolenie DD (Drogi Dojazdowe) upoważniające do poruszania się wyłącznie po drogach dojazdowych. Więcej szczegółów zobacz [Zezwolenie DD](#).
- Zezwolenie DD, PPS (Drogi Dojazdowe, Płyty Postojowe) upoważniające do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska z wyłączeniem pola manewrowego. Więcej szczegółów zobacz [Zezwolenie DD, PPS](#).
- Zezwolenie DD, PPS, PML (Drogi Dojazdowe, Płyty Postojowe, Pole Manewrowe Lotniska) upoważniające do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska wraz z polem manewrowym. Więcej szczegółów zobacz [Zezwolenie DD, PPS, PML](#).



Wzory zezwoleń.

9.2. Warunki ubiegania się o Zezwolenie

9.2.1. Osoba ubiegająca się o Zezwolenie, musi spełnić następujące warunki:

- Posiadać stałą/tymczasową kartę identyfikacyjną Portu Lotniczego Gdańsk,
- Posiadać uprawnienia do obsługi pojazdu/sprzętu wydane przez właściwy organ państwowy,
- Posiadać odpowiednie prawo jazdy do kategorii pojazdu lub licencję wymaganą do obsługi pojazdów specjalistycznych,
- Ukończyć szkolenie u swojego pracodawcy w zakresie w zakresie obsługi dowolnego pojazdu lub urządzenia, z którego będzie korzystał podczas wykonywania swoich obowiązków, np. pojazd specjalny, holownik, platforma ładunkowa, autokar itp.

9.2.2. Jeżeli po wydaniu Zezwolenia, kierowca ma rozpocząć użytkowanie nowego typu pojazdu, pracodawca jest zobowiązany do przeszkolenia kierowcy z zasad użytkowania ww. pojazdu przed rozpoczęciem użytkowania tego pojazdu.

9.2.3. Dopuszcza się możliwość kierowania przez pracowników Portu Lotniczego Gdańsk spółki z o.o. zestawami odśnieżnymi podczas wykonywania obowiązków w zakresie zimowego utrzymania pola ruchu naziemnego.

9.3. Wydawanie

9.3.1. Zezwolenie może być wydane:

- Pracownikom posiadającym stałą/tymczasową kartę identyfikacyjną Portu Lotniczego Gdańsk, których pracodawcy potwierdzili pisemnie, że poruszanie się pojazdami w części lotniczej lotniska jest konieczne do wykonywania obowiązków służbowych (patrz: **Załącznik _1**).
- Kierowcom, którzy nie są bezpośrednio związani z działalnością operacyjną lotniska, np. dostawcom posiadającym stałą/tymczasową kartę identyfikacyjną Portu Lotniczego Gdańsk (osobowa i na pojazd), których pracodawcy wnioskowali pisemnie o wydanie Zezwolenia.
- Kierowcom z placów budów posiadającym stałą/tymczasową kartę identyfikacyjną Portu Lotniczego Gdańsk, jeżeli:
 - główny wykonawca lub podwykonawca wystąpił pisemnie o wydanie Zezwolenia, oraz
 - prace, dostawa lub usługa została potwierdzona przez właściwą komórkę organizacyjną Portu Lotniczego Gdańsk.

9.3.2. Szkolenie wstępne - Warunkami koniecznymi do nabycia, zezwolenia „DD”, „DD PPS” są:

- ukończenie szkolenia u swojego pracodawcy w zakresie obsługi dowolnego pojazdu lub urządzenia, z którego będzie korzystał podczas wykonywania swoich obowiązków,
- ukończenie szkolenia wstępnego teoretycznego, właściwego dla danej kategorii Zezwolenia,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego,
- ukończenie szkolenia praktycznego u swojego pracodawcy,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu praktycznego,
- dokonanie opłaty za wydanie Zezwolenia,

W przypadku nieobecności dłuższej niż 12 kolejnych miesięcy pracownik odbywa szkolenie wstępne. Za dopilnowanie powyższego odpowiedzialny jest Pracodawca.

9.3.3. Szkolenie wstępne - Warunkami koniecznymi do nabycia zezwolenia „DD PPS PML” są:

- ukończenie szkolenia u swojego pracodawcy w zakresie w zakresie obsługi dowolnego pojazdu lub urządzenia, z którego będzie korzystał podczas wykonywania swoich obowiązków,
- posiadanie certyfikatu potwierdzającego biegłość języka polskiego wydanego zgodnie z przepisami ADR.OPS.B.029,
- posiadanie ważnego Świadectwa operatora urządzeń radiowych systemu tetra upoważniającego do użytkowania systemu łączności radiowej Tetra na warunkach ustalonych przez Port Lotniczy Gdańsk.
- ukończenie szkolenia dla kategorii „DD PPS, PML” składającego się z części teoretycznej i modułu z zakresu korzystania z łączności radiowej związanego z zasadami korespondencji radiotelefonicznej w polu manewrowym prowadzonego w formie instruktażu oraz ćwiczeń praktycznych,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego.
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu ustnego (praktycznego) z zakresu korzystania łączności radiowej.
- ukończenie szkolenia praktycznego,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu praktycznego.
- dokonanie opłaty za wydanie Zezwolenia.

W przypadku nieobecności dłuższej niż 12 kolejnych miesięcy pracownik odbywa szkolenie wstępne. Za dopilnowanie powyższego odpowiedzialny jest Pracodawca.

9.3.4. Szkolenie okresowe - Warunkami koniecznymi do przedłużenia, utrzymania terminu ważności zezwolenia „DD”, „DD PPS” są:

- Ukończenie szkolenie u swojego pracodawcy w zakresie w zakresie obsługi dowolnego pojazdu lub urządzenia, z którego będzie korzystał podczas wykonywania swoich obowiązków,
- ukończenie szkolenia okresowego teoretycznego, właściwego dla danej kategorii Zezwolenia,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego,
- dokonanie opłaty za wydanie Zezwolenia.

9.3.5. Szkolenie okresowe - Warunkami koniecznymi do przedłużenia, utrzymania terminu ważności zezwolenia „DD PPS PML” są:

- posiadanie certyfikatu potwierdzającego biegłość języka polskiego wydanego zgodnie z przepisami ADR.OPS.B.029,
- ukończenie szkolenie u swojego pracodawcy w zakresie w zakresie obsługi dowolnego pojazdu lub urządzenia, z którego będzie korzystał podczas wykonywania swoich obowiązków,
- ukończenie szkolenia okresowego teoretycznego,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu teoretycznego,
- uzyskanie wyniku pozytywnego z egzaminu ustnego (praktycznego) z zakresu korzystania łączności radiowej.
- dokonanie opłaty za wydanie Zezwolenia.

9.3.6. Szkolenie odświeżające - Pracownicy którzy nie wykonywali żadnych czynności służbowych przez ponad 3 miesiące i nie dłużej niż 12 kolejnych miesięcy muszą ukończyć szkolenie odświeżające. Za dopilnowanie powyższego odpowiedzialny jest Pracodawca. W celu wznowienia ważności Zezwolenia Pracodawca kieruje ww. osobę na szkolenie odświeżające. Zakres szkolenia odświeżającego realizowany jest zgodnie z metodyką jak dla szkolenia okresowego.

9.3.7. Szkolenie uzupełniające – realizowane jest w razie potrzeb.

9.3.8. Część praktyczna szkolenia dla Zezwoleń „DD”, „DD, PPS” realizowana jest w formie instruktażu zakończonego egzaminem przeprowadzonym przez kierownika lub osobę przez niego upoważnioną (instruktor/egzaminator) organizacji kierującej osobę na szkolenie teoretyczne. Dla Zezwolenia „DD, PPS, PML” instruktaż i egzamin praktyczny realizowany jest przez wyznaczonego Instruktora/Egzaminatora - pracownika Portu Lotniczego Gdańsk. Zapoznanie wzrokowe z infrastrukturą lotniska w polu ruchu naziemnego uwzględnia elementy przekładające się bezpośrednio na bezpieczeństwo ruchu i operacji lotniczych.

9.3.9. Szkolenie praktyczne musi zostać zrealizowane po pozytywnym ukończeniu szkolenia teoretycznego.

9.3.10. Zakres praktycznego szkolenia dla zezwolenia: „DD”.

- Drogi dojazdowe,
- Oznakowanie poziome dla pojazdów,
- Ograniczenia prędkości
- Miejsca parkingowe dla pojazdów.

9.3.11. Zakres praktycznego szkolenia dla zezwolenia: „DD PPS”

- Drogi serwisowe, skrzyżowania dróg kołowania z drogami serwisowymi, ograniczenia podczas procedury LVP, standardowe drogi kołowania SP,
- Płyty postojowe i stanowiska postojowe,
- Oznakowanie poziome dla pojazdów i statków powietrznych,
- Oznakowanie poziome, które wyznacza granicę między płytami postojowymi a drogami kołowania,
- Znaki pionowe, oznakowanie poziome i pomoce wzrokowe stosowane na drogach kołowania ze szczególnym uwzględnieniem świateł wskazujących bliskość drogi startowej,
- Miejsca parkingowe dla pojazdów i ograniczenia w parkowaniu,
- Ograniczenia prędkości,
- Zagrożenia związane z obsługą statków powietrznych podczas postoju.

9.3.12. Zakres praktycznego szkolenia dla zezwolenia: „DD PPS PML”

- Droga startowa (miejsca wjazdu i opuszczenia), miejsca oczekiwania przed drogą startową, drogi kołowania i płyty postojowe.
- Wszystkie znaki pionowe, oznakowanie poziome i pomoce wzrokowe (światła nawigacyjne) związane z drogą startową, operacje lotnicze w warunkach: CAT I / II / III.
- Wszystkie znaki pionowe, oznakowanie poziome i pomoce wzrokowe (światła nawigacyjne) związane drogami kołowania,
- Oznakowanie poziome i znaki pionowe wyznaczające granicę między płytą postojową a polem manewrowym.
- Pomoce nawigacyjne: system ILS, oznaczenie strefy wrażliwej i krytycznej,
- Urządzenia meteorologiczne dla nawigacji lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem osprzętu do pomiaru RVR.
- Zagrożenia występujące podczas lądowania / startu i kołowania statków powietrznych.
- Nazewnictwo dróg kołowania, płyt postojowych.
- Znajomość standardowych tras kołowania statków powietrznych.

9.3.13. Do wydawanych Zezwoleń Kierowca otrzymuje Zaświadczenie.

9.3.14. Po spełnieniu warunków koniecznych do nabycia zezwolenia uczestnik może odebrać je osobiście w Biurze Przepustek po okazaniu karty identyfikacyjnej Portu Lotniczego Gdańsk.

9.4. Ważność

Zezwolenia są ważne przez okres 24 miesięcy od dnia ich wydania. W celu odnowienia ważności, posiadacz Zezwolenia musi odbyć ponowne szkolenie (i zdać egzamin). W przypadku utraty uprawnień do obsługi pojazdu/sprzętu wydanych przez właściwe organy państwowe, Zezwolenie traci ważność.

9.5. Utrata lub kradzież

W przypadku utraty lub kradzieży zezwolenia jego właściciel zobowiązany jest niezwłocznie zgłosić ten fakt do swojego przełożonego oraz złożyć pisemne oświadczenie o utracie/kradzieży u DOPL (patrz: **Załącznik_2**). Za wydanie duplikatu Zezwolenia obowiązują takie same opłaty jak w przypadku Zezwolenia nowego, a ważność duplikatu zachowuje datę Zezwolenia utraconego lub skradzionego.

9.6. Zezwolenia (DD)

- 9.6.1. Zezwolenie (DD) upoważnia do poruszania się pojazdami wyłącznie po drogach dojazdowych.
- 9.6.2. Osoby ubiegające się o Zezwolenie DD są zobowiązane zapoznać się z Instrukcją we własnym zakresie przed przystąpieniem do szkolenia.
- 9.6.3. Zaliczenie szkolenia w zakresie poruszania się pojazdami po terenie lotniska polega na zdaniu teoretycznego egzaminu pisemnego, czyli udzieleniu 100% poprawnych odpowiedzi.
- 9.6.4. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik powtarza go w możliwie jak najkrótszym terminie wyznaczonym przez szkolącego, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy od dnia ukończenia szkolenia.
- 9.6.5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik może podchodzić do egzaminu 3 razy. Jeśli nadal wynik egzaminu będzie negatywny uczestnik musi odczekać 6 miesięcy przed przystąpieniem do egzaminu po raz 4 i ostatni.
- 9.6.6. Szkolenia są organizowane i prowadzone zgodnie z programem szkolenia opracowanym przez Dział Operacyjny. Egzamin składa się z testu z pytaniami jednokrotnego wyboru.

9.7. Zezwolenie (DD, PPS)

- 9.7.1. Zezwolenie (DD, PPS) upoważnia do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska (drogi dojazdowe, serwisowe, płyty postojowe) z wyłączeniem pola manewrowego lotniska.

- 9.7.2. Osoby ubiegające się o Zezwolenie (DD, PPS) są zobowiązane zapoznać się z Instrukcją we własnym zakresie przed przystąpieniem do szkolenia.
- 9.7.3. Zaliczenie szkolenia w zakresie poruszania się pojazdami po terenie lotniska polega na zdaniu teoretycznego egzaminu pisemnego, czyli udzieleniu 90% poprawnych odpowiedzi.
- 9.7.4. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik powtarza go w możliwie jak najkrótszym terminie wyznaczonym przez szkolącego, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy od dnia ukończenia szkolenia.
- 9.7.5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik może podchodzić do egzaminu 3 razy. Jeśli nadal wynik egzaminu będzie negatywny uczestnik musi odczekać 6 miesięcy przed przystąpieniem do egzaminu po raz 4 i ostatni.
- 9.7.6. Szkolenia są organizowane i prowadzone zgodnie z programem szkolenia opracowanym przez Dział Operacyjny. Egzamin składa się z testu z pytaniami jednokrotnego wyboru.

9.8. Zezwolenie (DD, PPS, PML)

- 9.8.1. Zezwolenie (DD, PPS, PML) upoważnia do poruszania się pojazdami po całym terenie lotniska wraz z polem manewrowym.
- 9.8.2. Osoby ubiegające się o Zezwolenie (DD, PPS, PML) są zobowiązane zapoznać się z Instrukcją we własnym zakresie przed przystąpieniem do szkolenia.
- 9.8.3. Zaliczenie szkolenia w zakresie poruszania się pojazdami po terenie lotniska oraz w zakresie prowadzenia korespondencji radiowej przez kierowców wykonujących czynności na lub w pobliżu pola manewrowego polega na zdaniu teoretycznego egzaminu pisemnego, czyli udzieleniu 90% poprawnych odpowiedzi.
- 9.8.4. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik powtarza go w możliwie jak najkrótszym terminie wyznaczonym przez szkolącego, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy od dnia ukończenia szkolenia.
- 9.8.5. W przypadku negatywnego wyniku egzaminu, uczestnik może podchodzić do egzaminu 3 razy. Jeśli nadal wynik egzaminu będzie negatywny uczestnik musi odczekać 6 miesięcy przed przystąpieniem do egzaminu po raz 4 i ostatni.
- 9.8.6. Szkolenia są organizowane i prowadzone zgodnie z programem szkolenia opracowanym przez Dział Operacyjny. Egzamin składa się z testu z pytaniami jednokrotnego wyboru.

10. SANKCJE

- 10.1. Zasady ruchu na terenie lotniska są jednym z elementów składających się na System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS). Każde złamanie zasady ruchu jest naruszeniem ogólnych zasad bezpieczeństwa.
- 10.2. Osoby niestosujące się do zapisów niniejszej instrukcji naruszają zapisy art. 210 ust 1 pkt. 5a Ustawy z dnia 3 lipca 2002r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z dnia 2006r. Nr 100, poz 696, z późn zm.) i podlegają postępowaniu w sprawach wykroczenia.
- 10.3. Wszystkie przypadki naruszeń, incydentów lub wypadków będą badane przez Zarządzającego lotniskiem, a następnie podejmowane będą konkretne działania zapobiegające ponownemu ich wystąpieniu.
- 10.4. Każde naruszenie ogólnych zasad bezpieczeństwa zostanie opisane w notatce służbowej Działu Operacyjnego, a o zaistniałym zdarzeniu poinformowany zostanie Kierownik odpowiedniej komórki organizacyjnej danego podmiotu.

10.5. Procedury związane z naruszeniem postanowień niniejszej Instrukcji

- 10.5.1. Zasady ruchu mają na celu zapobiegać występowaniu zdarzeń potencjalnie niebezpiecznych.
- 10.5.2. Pracodawcy są zobowiązani zapobiegać ponownym wykroczeniom oraz informować Dział Operacyjny PLG o podjętych działaniach w tym zakresie.
- 10.5.3. Jeżeli kierowca utraci odpowiednie prawo jazdy, traci związane z nim Zezwolenie.
- 10.5.4. Jeżeli kierowca kieruje pojazdem w okresie zawieszenia Zezwolenia lub jeżeli takiego Zezwolenia nie uzyskał, traci na stałe prawo do jego odzyskania/uzyskania.
- 10.5.5. Jeżeli kierowca pojazdu nie posiada przy sobie Zezwolenia, jest zobowiązany okazać je w Dziale Operacyjnym PLG w kolejnym dniu pracy. Nie okazanie Zezwolenia w wymaganym czasie może skutkować zabranieniem karty identyfikacyjnej PLG.
- 10.5.6. W przypadku stwierdzenia nieprzestrzegania przez Kierującego pojazdem obowiązujących przepisów DOPL posiada prawo do zawieszenia kierującemu Zezwolenia do czasu wyjaśnienia zaistniałego zdarzenia sporządzając notatkę służbową.

10.5.7. Po otrzymaniu pisemnego wniosku od Kierownika Działu Operacyjnego Portu Lotniczego decyzję dotyczącą Zezwolenia może wydać:

- Dyrektor ds. Bezpieczeństwa – w przypadku zawieszenia Zezwolenia, do czasu spełnienia warunków wymaganych dla utrzymania terminu ważności Zezwolenia.
- Prezes Portu Lotniczego Gdańsk – w przypadku stałego zabrania Zezwolenia.

10.5.8. Jeśli niemożliwe jest ustalenie konkretnego sprawcy wykroczenia, odpowiedzialność za uczynione szkody zostanie nałożona na danego pracodawcę.

10.6. Procedury odwoławcze

- 10.6.1. Od każdej decyzji Zarządzającego lotniskiem przysługuje prawo odwołania się.
- 10.6.2. Odwołanie należy przesłać do Dyrektora ds. Bezpieczeństwa nie później jak w terminie 7 dni roboczych od dnia wydania decyzji.
- 10.6.3. Dyrektor ds. Bezpieczeństwa wyznacza termin spotkania z osobą odwołującą się w obecności osoby wnioskującej o ukaranie oraz Kierownika Działu Operacyjnego. Osoba odwołująca się może stawić się na spotkanie wraz z przełożonym.
- 10.6.4. Dyrektor ds. Bezpieczeństwa w terminie 3 dni roboczych od dnia w/w spotkania informuje osobę odwołującą się o podjętej decyzji (za pośrednictwem właściwych przełożonych).

11. WAŻNE TELEFONY

Służba	Numer Telefonu
Zakładowa Lotniskowa Straż Pożarna – Telefon Alarmowy	+48 58 348 1133
Służba Ochrony Lotniska Dowódca Zmiany	+48 58 348 1132
Straż Graniczna Dowódca Zmiany	+48 58 348 1280
Dyżurny Operacyjny Portu Lotniczego	+48 58 348 1159
Safety Manager	+48 58 348 1141

12. ZAŁĄCZNIKI

1. Wniosek o przeprowadzenie egzaminu i nadanie uprawnień do kierowania pojazdami.
2. Oświadczenie o zgubieniu zezwolenia.
3. Mapy lotniska:
 - a. Port Lotniczy Gdańsk - stan obecny
 - b. PPS 3
 - c. PPS 1, PPS 2, PPS 5.
 - d. PPS 6, PPS 7, PPS 8.

Załącznik_1



Gdańsk,

WNIOSEK

O przeprowadzenie egzaminu i nadanie uprawnień do kierowania pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

1. Imię i nazwisko osoby ubiegającej się:.....
(Litery drukowane)
2. Nazwa instytucji/jednostki organizacyjnej:.....
(Litery drukowane)
3. Nazwa stanowiska zajmowanego przez osobę wnioskującą:.....
.....
(Litery drukowane)
4. Rodzaj Zezwolenia:.....
(Litery drukowane)

Oświadczenia osoby ubiegającej się o uprawnienia do kierowania pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy:

1. Oświadczam, że posiadam Prawo Jazdy kategorii:..... Dodatkowe uprawnienia do obsługi pojazdów specjalistycznych:.....
2. Oświadczam, że zapoznałem/am się z zasadami zawartymi w Instrukcji Ruchu Pojazdów Pieszycy na Terenie Lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.
3. Oświadczam, że odbyłem/am zapoznanie wzrokowe z infrastrukturą lotniska.
4. Oświadczam, że odbyłem/am szkolenie u swojego pracodawcy w zakresie obsługi dowolnego pojazdu lub urządzenia, z którego będę korzystał/a podczas wykonywania swoich obowiązków.

.....
*Podpis osoby ubiegającej się
o uprawnienia do poruszania*

Potwierdzenie Kierownika komórki organizacyjnej kierującej osobę ubiegającą się o uprawnienia do kierowania pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy

1. Potwierdzam zgodność z prawdą oświadczeń osoby ubiegającej się o uprawnienia do poruszania pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.
2. Potwierdzam, że dla ww. osoby uprawnienia do poruszania się pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy są konieczne do wykonywania obowiązków służbowych.

.....
Podpis Kierownika komórki organizacyjnej kierującej na egzamin.

I. Część teoretyczna (poniższe pole wypełnia egzaminator Portu lotniczego Gdańsk)

Data przeprowadzenia szkolenia i egzaminu teoretycznego:.....

Wynik egzaminu teoretycznego:

.....
Data

.....
Podpis egzaminatora

II. Część praktyczna (poniższe pole wypełnia Pracodawca)^{1 2 3}

Data przeprowadzenia szkolenia i egzaminu praktycznego:.....

Wynik egzaminu praktycznego:

.....
Data

.....
Podpis egzaminatora

III. Decyzja Portu Lotniczego Gdańsk

Uwzględniając wynik egzaminów przyznaję / odmawiam przyznania Zezwolenia do kierowania
Niepotrzebne skreślić
pojazdami po terenie lotniska Gdańsk im. Lecha Wałęsy.

Uprawnienia przyznano na okres do dnia włącznie.
(wypełnić w przypadku pozytywnego wyniku egzaminu)

Numer ewidencyjny Uprawnień:

.....
Data

.....
Podpis PLG

IV. Potwierdzenie odbioru Zezwolenia

.....
Data, podpis osoby ubiegającej się o wydanie Zezwolenia

¹ W przypadku zezwolenia „DD”, „DD PPS” - wypełnia egzaminator jednostki organizacyjnej kierującej na szkolenie i egzamin praktyczny. Dla wniosku „DD PPS PML” - wypełnia egzaminator Portu Lotniczego Gdańsk.

² Szkolenie i egzamin praktyczny realizowany jest po pozytywnym ukończeniu szkolenia teoretycznego.

³ Dotyczy tylko szkolenia wstępnego.

Załącznik_2



Gdańsk,

.....
Imię i nazwisko

.....
firma

OŚWIADCZENIE

Oświadczam, że zgubiłem / zgubiłam Zezwolenie. Proszę o wydanie duplikatu.

podpis

PORT LOTNICZY GDAŃSK im. Lecha Wałęsy

stan obecny

Załącznik_3

wrzesień, 2024r.

 DROGI DOJAZDOWE

PPS_1: 13 stanowisk, - Nr: 3,4,5,6,7,31,32,33,34,35,36,37.

PPS_2: 4 stanowiska, - Nr: 8,9,10,11,12,13.

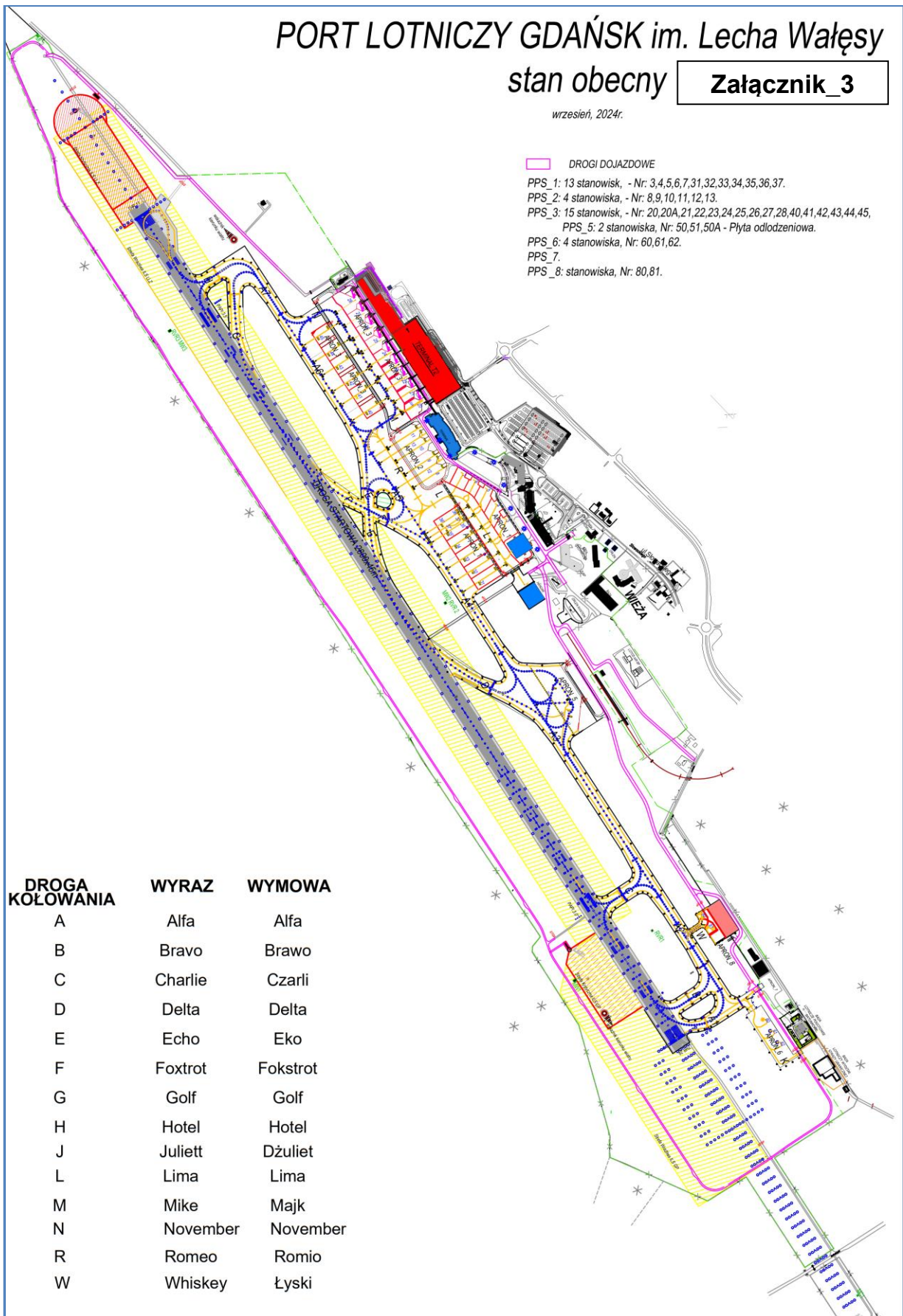
PPS_3: 15 stanowisk, - Nr: 20,20A,21,22,23,24,25,26,27,28,40,41,42,43,44,45.

PPS_5: 2 stanowiska, Nr: 50,51,50A - Płyta odlodzeniowa.

PPS_6: 4 stanowiska, Nr: 60,61,62.

PPS_7.

PPS_8: stanowiska, Nr: 80,81.



DROGA KOŁOWANIA

WYRAZ

WYMOWA

A	Alfa	Alfa
B	Bravo	Brawo
C	Charlie	Czarli
D	Delta	Delta
E	Echo	Eko
F	Foxtrot	Fokstrot
G	Golf	Golf
H	Hotel	Hotel
J	Julienn	Dżuliett
L	Lima	Lima
M	Mike	Majk
N	November	November
R	Romeo	Romio
W	Whiskey	Łyski

