

Załącznik nr 2 do wytycznych nr 11
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 22 września 2016 r.

Doc 9137-AN/898

Część 7

PODRĘCZNIK SŁUŻB PORTU LOTNICZEGO



Część 7

Planowanie Działań w Sytuacjach Zagrożenia w Porcie Lotniczym

Wydanie drugie – 1991

*Zatwierdzony przez Sekretarza Generalnego ICAO
i opublikowany za jego zgodą*

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

WYKAZ ZMIAN

Zmiany wprowadzane do podręcznika są ogłaszane w suplementach do Katalogu publikacji ICAO „*Catalogue of ICAO Publications*”. Katalog wraz z suplementami dostępny jest na stronie internetowej ICAO pod adresem www.icao.int. Zamieszczona poniżej tabela służy do prowadzenia rejestru zmian i poprawek.

Rejestr zmian i poprawek

ZMIANY			POPRAWKI		
Nr	Data	Wprowadzona przez	Nr	Data	Wprowadzona przez

PRZEDMOWA

Zgodnie z postanowieniami Załącznika 14, Tom 1, od Państw Członkowskich ICAO wymagane jest, aby w każdym porcie lotniczym opracowany został Plan działania w sytuacjach zagrożenia, współmierny do wykonywanych operacji lotniczych oraz innej działalności prowadzonej w porcie lotniczym. Niniejszy podręcznik ma na celu pomóc Państwom, we wdrożeniu tych wymagań, oraz przyczynić się do zapewnienia ich jednolitego stosowania.

Materiał zawarty w niniejszym podręczniku dotyczy zasadniczo spraw związanych z wcześniejszym planowaniem działań w sytuacjach zagrożenia, jak również koordynacji działań różnych podmiotów lub służb portu lotniczego oraz instytucji działających w otoczeniu portu lotniczego, które mogłyby pomóc w reagowaniu w czasie sytuacji zagrożenia. Nie obejmuje on materiału dotyczącego sposobu realizowania przez dany podmiot jego własnych funkcji, takich jak ratownictwo i akcja gaśnicza lub kontrola ruchu lotniczego. Materiał taki zawierają zwykłe dokumenty dotyczące danej specjalizacji. Szczegółowe uzupełniające wytyczne dotyczące postępowania w sytuacjach zagrożenia związanych z aktami bezprawnej ingerencji dotyczącymi statków powietrznych zawarto w Podręczniku ochrony - Zabezpieczenie lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji¹.

Niniejszy podręcznik zawiera między innymi, materiał dotyczący rodzajów sytuacji zagrożenia, które powinny być objęte Planem, opisy podmiotów uczestniczących w realizacji Planu oraz rolę i zakres odpowiedzialności każdego z podmiotów, włącznie z opisem centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia oraz stanowisk kierowania dla każdego rodzaju sytuacji zagrożenia. Zawiera on także przykładowy zarys dokumentu: Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, ze szczegółami dotyczącymi tych aspektów, które powinny zostać objęte takim dokumentem. W Załączniku 1 zamieszczono słownik przeznaczony dla osób, które mogą nie znać poszczególnych terminów technicznych stosowanych w niniejszym podręczniku.

Pierwsze wydanie podręcznika opublikowano w 1980 r. Podręcznik został zaktualizowany w roku 1990, w wyniku komentarzy i uwag zgłoszonych przez Państwa członkowskie oraz organizacje międzynarodowe, dotyczących problemów napotkanych podczas ćwiczeń oraz rzeczywistych sytuacji zagrożenia. Z uwagi na wypadki w wodzie konieczne stało się włączenie do podręcznika nowego Załącznika dotyczącego tego rodzaju wypadków.

Zamiarem ICAO jest, aby utrzymać podręcznik w ciągłej aktualności. Następne wydania będą najprawdopodobniej ulepszone w oparciu o zdobyte doświadczenia oraz komentarze i sugestie przekazane przez użytkowników podręcznika. W związku z tym prosi się czytelników podręcznika o przekazywanie swoich uwag, komentarzy i sugestii dotyczących niniejszego wydania. Należy je kierować do Sekretarza Generalnego ICAO.

¹ *Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*

SPIS TREŚCI

WYKAZ ZMIAN	ii
PRZEDMOWA	iii
SPIS TREŚCI	iv
ROZDZIAŁ 1 INFORMACJE OGÓLNE	1
1.1 Potrzeba planowania procedur na wypadek sytuacji zagrożenia.....	1
1.2 Zakres odpowiedzialności	3
1.3 Opracowanie Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego.....	4
ROZDZIAŁ 2 DOKUMENT: „PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA”	6
2.1 Cel i zakres	6
2.2 Rodzaje sytuacji zagrożenia	7
ROZDZIAŁ 3 PODMIOTY UCZESTNICZĄCE W REALIZACJI PLANU	9
3.1 Informacje ogólne	9
3.2 Służby ruchu lotniczego	10
3.3 Służby ratowniczo-gaśnicze (lokalna straż pożarna).....	10
3.4 Policja i / lub służby ochrony	11
3.5 Władze portu lotniczego.....	12
3.6 Służby medyczne	12
3.7 Szpitale.....	13
3.8 Operatorzy statków powietrznych.....	13
3.9 Władze rządowe	14
3.10 Najemcy lokali w porcie lotniczym.....	14
3.11 Władze transportowe (transport drogowy, morski i lotniczy)	14
3.12 Centrum koordynacji ratownictwa	15
3.13 Obrona cywilna	15
3.14 Porozumienia o pomocy wzajemnej.....	15
3.15 Wojsko	16
3.16 Patrole portowe i straż przybrzeżna	16
3.17 Duchowieństwo.....	16
3.18 Rzecznik prasowy	16
3.19 Poradnie zdrowia psychicznego	16
ROZDZIAŁ 4 ZADANIA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W DZIAŁANIACH W SYTUACJACH ZAGROŻENIA W PORCIE LOTNICZYM.....	17
4.1 Wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym.....	17
4.1.1 Informacje ogólne	17
4.1.2 Czynności służb ruchu lotniczego	17
4.1.3 Czynności realizowane przez służby ratowniczo-gaśnicze (lokalna straż pożarna).....	18
4.1.4 Czynności policji i służb ochrony	18
4.1.5 Czynności władz portu lotniczego	19
4.1.6 Czynności służb medycznych	21
4.1.7 Czynności szpitali	21
4.1.8 Czynności operatorów statków powietrznych.....	22
4.1.9 Czynności władz rządowych.....	23
4.1.10 Czynności rzecznika prasowego	23
4.2 Wypadek statku powietrznego poza portem lotniczym.....	24
4.2.1 Informacje ogólne	24
4.2.2 Powiadomienie wstępne.....	24
4.2.3 Czynności służb ruchu lotniczego	24
4.2.4 Czynności służb ratowniczo-gaśniczych portu lotniczego	25
4.2.5 Czynności policji i służb ochrony	25

4.2.6	Czynności władz portu lotniczego	26
4.2.7	Czynności służb medycznych	26
4.2.8	Czynności szpitali	27
4.2.9	Czynności operatorów statków powietrznych.....	27
4.2.10	Czynności władz rządowych.....	28
4.2.11	Czynności rzecznika prasowego	28
4.3	Pełna gotowość operacyjna	29
4.3.1	Informacje ogólne	29
4.3.2	Czynności służb ruchu lotniczego	29
4.3.3	Czynności innych podmiotów	29
4.4	Lokalny stan pogotowia	30
4.4.1	Informacje ogólne	30
4.4.2	Czynności służb ruchu lotniczego	30
4.4.3	Czynności innych podmiotów	30
4.5	Sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym nie związane z wypadkiem statku powietrznego	30
4.5.1	Informacje ogólne	30
4.6	Akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym	31
4.6.1	Informacje ogólne	31
4.7	Sytuacje związane z materiałami niebezpiecznymi	31
4.8	Katastrofa naturalna	33
4.9	Sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym graniczącym z obszarami wodnymi.....	34
ROZDZIAŁ 5 CENTRUM OPERACYJNE SYTUACJI ZAGROŻENIA I RUCHOME STANOWISKO KIEROWANIA.....		35
5.1	Informacje ogólne	35
5.2	Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia.....	35
5.3	Ruchome stanowisko kierowania.....	36
ROZDZIAŁ 6 DOWÓDCA I KOORDYNATORZY PLANU		37
ROZDZIAŁ 7 MAPA Z SIATKĄ KWADRATÓW		38
ROZDZIAŁ 8 INFORMACJE O PUNKTACH KONTAKTOWYCH PODMIOTÓW, Z KTÓRYMI NALEŻY NAWIĄZAĆ ŁĄCZNOŚĆ		41
ROZDZIAŁ 9 SELEKCJA POSZKODOWANYCH I OPIEKA MEDYCZNA		44
9.1	Konieczność udzielenia natychmiastowej pomocy poszkodowanym w wypadku statku powietrznego	44
9.2	Zasady selekcji (wszystkie sytuacje zagrożenia).....	44
9.3	Standardowe plakietki identyfikacyjne osób poszkodowanych i sposób ich użycia	45
9.4	Zasady udzielania pomocy medycznej	46
9.5	Kontrola przepływu poszkodowanych	48
ROZDZIAŁ 10 OPIEKA AMBULATORYJNA NAD POSZKODOWANYMI		50
ROZDZIAŁ 11 POSTĘPOWANIE Z OFIARAMI ŚMIERTELNYMI		51
ROZDZIAŁ 12 ŁĄCZNOŚĆ.....		53
12.1	Usługi łącznościowe.....	53
12.2	Sieć łączności	53
12.3	Sprzęt łączności.....	54
12.4	Sytuacje zagrożenia na płycie postojowej i w terminalu	55
12.5	Testowanie i weryfikacja	55
ROZDZIAŁ 13 ĆWICZENIA DZIAŁAŃ W SYTUACJACH ZAGROŻENIA W PORCIE LOTNICZYM		56
13.1	Cel	56
13.2	Rodzaje ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym.....	56
13.3	Ćwiczenia sztabowe	57
13.4	Ćwiczenia częściowe	57

13.5	Ćwiczenia kompleksowe	57
ROZDZIAŁ 14 PRZEGLĄD PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA DLA PORTU LOTNICZEGO		
		61
14.1	Informacje ogólne	61
14.2	Przegląd działań ratowniczych po wypadku	63
ZAŁĄCZNIK 1 SŁOWNIK TERMINÓW		64
ZAŁĄCZNIK 2 ZARYS PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA DLA PORTU LOTNICZEGO		68
ZAŁĄCZNIK 3 LOTNISKOWE SŁUŻBY MEDYCZNE		74
ZAŁĄCZNIK 4 ZABEZPIECZENIE DOWODÓW DLA POTRZEB DOCHODZENIA W SPRAWIE WYPADKU STATKU POWIETRZNEGO.....		85
ZAŁĄCZNIK 5 POROZUMIENIE O WZAJEMNEJ POMOCY W SYTUACJACH ZAGROŻENIA.....		86
ZAŁĄCZNIK 6 WYPADEK STATKU POWIETRZNEGO NA WODZIE		89
ZAŁĄCZNIK 7 OPERATORZY STATKÓW POWIETRZNYCH.....		91
ZAŁĄCZNIK 8 PLAKIETKA IDENTYFIKACYJNA DLA POSZKODOWANYCH		95
ZAŁĄCZNIK 9 FORMULARZ BADANIA EFEKTYWNOŚCI ĆWICZEŃ DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA		97
ZAŁĄCZNIK 10 BIBLIOGRAFIA.....		105

ROZDZIAŁ 1

INFORMACJE OGÓLNE

1.1 Potrzeba planowania procedur na wypadek sytuacji zagrożenia

1.1.1 Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym jest procesem przygotowywania portu lotniczego do sytuacji zagrożenia, która może wystąpić w porcie lotniczym lub w jego sąsiedztwie. Celem planowania działań w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym jest zminimalizowanie skutków sytuacji zagrożenia, szczególnie w zakresie ratowania życia ludzkiego i utrzymania ciągłości operacji lotniczych. Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego określa procedury koordynowania działań różnych komórek i służb portu lotniczego oraz tych podmiotów i instytucji w środowisku lokalnym, które mogłyby pomóc w reagowaniu na sytuację zagrożenia.

1.1.2 Każdy plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien być programem skoordynowanym pomiędzy portem lotniczym i otaczającą go społecznością lokalną. Jest to pożądane z uwagi na fakt, że planowanie i procedury potrzebne do reagowania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym są podobne do tych, które są stosowane przy innych poważnych rodzajach zagrożenia, które mogą dotknąć społeczność lokalną. W związku z tym, że port lotniczy może być ważnym węzłem transportowym w każdej sytuacji zagrożenia dotyczącej społeczności lokalnej (czy będzie to wypadek lotniczy, katastrofa naturalna, wybuch lub nawet silna burza), jego rola w sytuacjach zagrożenia dotyczących społeczności lokalnej powinna być jasno określona. Każdy port lotniczy jak i społeczność lokalna mają indywidualne potrzeby i cechy szczególne, ale niezależnie od politycznych, prawnych i organizacyjnych różnic, podstawowe potrzeby i koncepcje planowania działań w sytuacjach zagrożenia i ćwiczeń będą mniej więcej takie same i będą dotyczyć tych samych obszarów problemowych: KIEROWANIA, ŁĄCZNOŚCI I KOORDYNACJI.

1.1.3 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego będzie wprowadzony w życie w podobny sposób, gdy wypadek / incydent statku powietrznego ma miejsce na lotnisku lub poza nim. Jedyne różnice, które zostaną odnotowane, dotyczyć będą zakresu kompetencji. W przypadku zaistnienia wypadku / incydentu w porcie lotniczym kierowanie normalnie sprawują władze portu lotniczego. W przypadku, gdy wypadek / incydent lotniczy ma miejsce poza terenem portu lotniczego podmiotem odpowiedzialnym za kierowanie będzie instytucja wskazana w uzgodnionym wcześniej z otaczającą społecznością porozumieniu o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia. W przypadkach, gdy wypadek / incydent z udziałem statku powietrznego wydarzy się tuż za ogrodzeniem portu lotniczego, odpowiedzialność prawna będzie taka, jak ustalono w uzgodnionym wcześniej z otaczającą społecznością porozumieniu o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia. Nie powinno to jednak wpływać na bezpośrednią reakcję personelu portu lotniczego lub podmiotów mających wyznaczone role w planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego.

1.1.4 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien zawierać zestaw instrukcji zapewniających niezwłoczną reakcję służb ratowniczych i gaśniczych, służb utrzymania porządku, policji / służb ochrony, służb medycznych oraz innych podmiotów działających w porcie lotniczymi i poza portem, a także

innych kompetentnych i przeszkolonych ekspertów, specjalistów mogących sprostać poszczególnym warunkom nadzwyczajnym.

1.1.5 Aby być spójnym pod względem operacyjnym, kompletny Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, musi uwzględniać:

- a) planowanie działań PRZED sytuacją zagrożenia;
- b) działania realizowane PODCZAS sytuacji zagrożenia; oraz
- c) wsparcie i dokumentację PO zakończeniu sytuacji zagrożenia.

1.1.6 Czynniki, które należy uwzględnić „przed sytuacją zagrożenia” obejmują zaplanowanie sposobu radzenia sobie ze wszystkimi warunkami, które mają wpływ na skuteczną reakcję na sytuację zagrożenia. Planowanie wstępne powinno określać władze odpowiedzialne za stronę organizacyjną oraz zakres obowiązków związanych z opracowaniem, testowaniem i wdrożeniem planu działania w sytuacjach zagrożenia.

1.1.7 Czynniki do uwzględnienia „podczas sytuacji zagrożenia” zależą od stopnia, charakteru i lokalizacji zagrożenia. Sytuacja może zmieniać się w trakcie działań ratowniczych. Na przykład, o ile normalnie pierwszą osobą dowodzącą służbami ratowniczymi będzie dowódca służb gaśniczych portu lotniczego lub osoba przez niego wyznaczona, to później może on być jedną z wielu osób funkcyjnych, kiedy kierowniczy personel podmiotów i służb uczestniczących w działaniach ratowniczych podejmie przydzielone zadania na stanowisku kierowania, pod przewodnictwem wyznaczonego dowódcy działań ratowniczych.

1.1.8 Czynniki, które należy uwzględnić „po sytuacji zagrożenia” mogą nie być tak pilne, jak te, które towarzyszyły poprzedzającym je wydarzeniom, ale przekazanie kierowania i odpowiedzialności za miejsce wypadku / incydentu wymaga wcześniejszego dokładnego omówienia i zaplanowania. Część personelu, która na wczesnych etapach uczestniczy w bezpośrednich czynnościach operacyjnych, na dalszych etapach może pełnić rolę pomocniczą, pozostając na miejscu działań ratowniczych (tj. policja / ochrona, personel ratowniczy i gaśniczy, władze portu lotniczego i władze odpowiedzialne za roboty publiczne). W związku z tym konieczne jest także wcześniejsze zaplanowanie takich usług pomocniczych oraz rozważenie problemów związanych z przywracaniem lub utrzymywaniem usług zabezpieczających, które pozwalają na kontynuację normalnej pracy portu lotniczego / operacji lotniczych, które mogły ulec zakłóceniu podczas sytuacji zagrożenia. Należy także uwzględnić potrzebę poinformowania o zakończeniu sytuacji zagrożenia służb udzielających wsparcia (szpitali, pogotowia ratunkowego itp.), tak, aby mogły one powrócić do „normalnego” trybu pracy. Dokumentacja dotycząca różnych operacji podczas sytuacji zagrożenia stanowi pomoc przy gromadzeniu i organizowaniu danych dla różnych sprawozdań sporządzanych po wypadku/incydencie. Dokumentacja taka może również tworzyć strukturę krytycznej analizy sytuacji zagrożenia i być wykorzystana jako podstawa do ulepszenia procedur i uzgodnień zawartych w planie działania w sytuacjach zagrożenia.

1.1.9 Podstawę zaleceń zamieszczonych w niniejszym podręczniku stanowi mająca najwyższy priorytet potrzeba, którą jest przeżycie osób znajdujących się na pokładzie samolotu oraz innych osób, które mogły zostać poszkodowane w wyniku wypadku / incydentu statku powietrznego. Równie ważna jak stabilizacja jest szybka pomoc medyczna udzielana poszkodowanym. Szybkość i poziom takiej pomocy ma kluczowe znaczenie w sytuacjach zagrożenia życia. Skuteczne ratowanie życia wymaga wcześniejszego zaplanowania, jak również praktycznego ćwiczenia w określonych odstępach czasu.

1.1.10 Zalecenia powinny uwzględniać operacje prowadzone w każdych warunkach pogodowych, w tym w ekstremalnie wysokich i niskich temperaturach, śniegu, deszczu, wietrze lub w warunkach zmniejszonej widoczności. Powinny także uwzględniać możliwość wydarzenia się incydentu w trudnym terenie otoczenia portu lotniczego, np. w zbiornikach wodnych, na drogach, w obniżeniach terenu i w innych problematycznych miejscach.

1.1.11 Materiał tu zawarty nie powinien stać w sprzeczności z przepisami lokalnymi lub krajowymi. Podstawowym celem niniejszego dokumentu jest zwrócenie uwagi zaangażowanych podmiotów i służb, które mogą być wezwane do sytuacji zagrożenia, na możliwość wystąpienia konfliktu spowodowanego nakładającymi się na siebie lub nieistniejącymi przepisami lokalnymi. Należy mieć nadzieję, że taka informacja będzie użyteczna przy rozwiązywaniu problemów, na istnienie których wskazały i wskazują rzeczywiste sytuacje zagrożenia.

1.1.12 Ważnym aspektem Planu jest identyfikacja wszystkich środków materialnych, które mogą być wykorzystane do realizacji przedsięwzięć związanych z sytuacjami zagrożenia w ramach przedmiotowego planu działania portu lotniczego. Proces planowania musi uwzględniać najbardziej efektywną metodę pozyskiwania tych środków i rozmieszczania ich tam, gdzie będą potrzebne, we właściwym czasie.

1.2 Zakres odpowiedzialności

1.2.1 Władze każdego portu lotniczego powinny być odpowiedzialne za opracowanie Planu działania w sytuacjach zagrożenia i odpowiednich procedur umożliwiających działanie w warunkach zagrożenia w porcie lotniczym oraz odpowiadają za skoordynowanie Planu z władzami społeczności lokalnej. Władze portu lotniczego powinny być także odpowiedzialne za wskazanie wszystkim zaangażowanym podmiotom i instytucjom odpowiedniego personelu oraz wyposażenia potrzebnego do działań w sytuacji zagrożenia oraz za zapewnianie uczestnictwa maksymalnej ilości służb lotniczych i lotniskowych oraz wzajemnej pomocy.

1.2.2 Plan powinien szczegółowo wyjaśniać skoordynowaną reakcję lub uczestnictwo wszystkich istniejących podmiotów, które w opinii władz portu lotniczego, powinny być pomocne przy reagowaniu na sytuację zagrożenia. Przykładem takich podmiotów są:

- a) W porcie lotniczym
 - 1) służby ratownicze i gaśnicze;
 - 2) służby medyczne;
 - 3) policja lub służba ochrony;
 - 4) administracja portu lotniczego;
 - 5) służby ruchu lotniczego;
 - 6) operatorzy statków powietrznych.
- b) Poza portem lotniczym
 - 1) komenda policji objęta porozumieniem o wzajemnej pomocy;
 - 2) lokalna jednostka straży pożarnej objęta porozumieniem o wzajemnej pomocy;
 - 3) służby medyczne;
 - 4) szpitale;
 - 5) władze rządowe;
 - 6) wojsko;
 - 7) patrole portowe lub straż przybrzeżna; oraz
 - 8) wszystkie inne uczestniczące agencje.

1.2.3 Władze portu lotniczego powinny zapewnić, aby wszystkie uczestniczące podmioty, mające obowiązki wyznaczone w Planie działania w sytuacjach zagrożenia, знаły przypisane im zadania. Podmioty te

powinny znać obowiązki pozostałych pomiotów biorących udział w realizacji zadań zawartych w Planie. Zakresy zadań i odpowiedzialności każdego z podmiotów dla poszczególnych rodzajów sytuacji zagrożenia zostały opisane w Rozdziale 4.

1.3 Opracowanie Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego

1.3.1 Celem Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego jest zapewnienie:

- a) uporządkowanego i skutecznego przejścia od operacji w warunkach normalnych do sytuacji zagrożenia;
- b) delegowanie uprawnień władz portu lotniczego na wypadek sytuacji zagrożenia;
- c) przydzielenie obowiązków związanych z sytuacją zagrożenia;
- d) upoważnienie przez kluczowy personel do prowadzenia czynności zawartych w planie;
- e) koordynacja wysiłków związanych z opanowaniem sytuacji zagrożenia; oraz
- f) bezpieczne kontynuowanie operacji lotniczych lub jak najszybszy powrót do normalnej działalności.

1.3.2 Wymagane jest, aby władze portu lotniczego zawarły porozumienia o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia, definiujące obowiązki i zakres odpowiedzialności każdego z uczestniczących podmiotów, ze społeczności lokalnej otaczającej port lotniczy. Porozumienia takie powinny obejmować co najmniej:

- a) wyjaśnienie politycznych i prawnych zakresów odpowiedzialności różnych organów, które mogą być zaangażowane w działania związane z sytuacją zagrożenia, dla uniknięcia problemów w razie powstania takiej sytuacji;
- b) wskazanie dowódcy działań ratowniczych, tj. pojedynczej osoby dowodzącej na miejscu zdarzenia (ze wskazaniem, jeżeli będzie to konieczne, osób zastępujących);
- c) wskazanie priorytetów w zakresie łączności na miejscu zdarzenia;
- d) zorganizowanie transportu awaryjnego, kierowanego przez wskazanego wcześniej koordynatora (koordynatorów);
- e) wcześniejsze ustalenie właściwych władz prawnych oraz zakresu odpowiedzialności całego personelu współuczestniczącego w działaniach ratowniczych;
- f) wcześniejsze uzgodnienia dotyczące wykorzystania przenośnego i ciężkiego sprzętu ratowniczego z dostępnych źródeł.

1.3.3 Wypadki, które wydarzą się poza portem lotniczym, w sąsiadujących z nim górach, bagnach, pustyniach lub na wodach, mogą stwarzać wyjątkowe i spore problemy z dostępem oraz problemy logistyczne. Z tego względu ważne jest, aby społeczności lokalne znajdujące się na takich terenach posiadały plany ratunkowe odpowiednie do warunków na tych terenach. Może to wymagać analizy dostępności takich pojazdów specjalnych, jak łodzie gaśnicze, łodzie ratunkowe, śmigłowce, poduszkowce, pojazdy kołowe do poruszania się po bagnach, skutery śnieżne, pojazdy pługosienicowe, sprzęt do prowadzenia działań ratowniczych w lesie itp. oraz uzgodnień dotyczących sposobów wykorzystania takiego sprzętu. Należy także uwzględnić:

- a) dostępność specjalistycznych zespołów ratunkowych, takich jak nurkowie, służby górskie lub pustynne, patrole narciarskie, psy poszukiwawcze i zespoły saperskie;
- b) sposoby usuwania zagrożeń radiologicznych lub chemicznych; oraz

- c) wyposażenie dla awaryjnego usuwania paliwa z wraku statku powietrznego, z powierzchni wody lub z rozlewisk utworzonych w zagłębieniach terenu itp.

ROZDZIAŁ 2

DOKUMENT: „PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA”

2.1 Cel i zakres

2.1.1 Celem dokumentu, który nosi tytuł „Plan działania w sytuacjach zagrożenia” jest określenie, w formie podręcznika, zakresu obowiązków i zadań wymaganych do wykonania przez wyznaczony personel oraz podmioty biorące udział w działaniach związanych z sytuacjami zagrożenia dotyczącymi portu lotniczego.

2.1.2 Czynniki, które należy uwzględnić „podczas sytuacji zagrożenia” zależą od dokładnego charakteru wypadku lub jego lokalizacji. Od lokalizacji zależeć będzie, który z podmiotów przejmie odpowiedzialność za zarządzanie sytuacją zagrożenia. Gdy charakter wypadku zmieniać się będzie od fazy operacyjnej działań w sytuacji zagrożenia do fazy badania, kierowanie i odpowiedzialność za miejsce zdarzenia przejmie odpowiednia władza odpowiedzialna za badanie wypadków lotniczych. Wszystkie podmioty uczestniczące w działaniach związanych z wypadkiem, muszą znać wcześniej wyznaczone im role, zakresy odpowiedzialności oraz hierarchię kierowania.

2.1.3 Odpowiednią uwagę należy także poświęcić czynnikom, które trzeba uwzględnić „po sytuacji zagrożenia”. Przekazanie odpowiednich uprawnień oraz inne aspekty prawne powinny być omówione i zaplanowane wcześniej. Należy zwrócić uwagę na przywrócenie usług zabezpieczających, pozwalających na kontynuowanie normalnej działalności portu lotniczego (operacji lotniczych) oraz ochronę ludności, które mogły zostać przerwane podczas sytuacji zagrożenia.

2.1.4 Zalecenia zawarte w tym dokumencie oparte są na założeniu, że podstawowym celem operacyjnym jest przeżycie osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego oraz innych osób poszkodowanych w związku ze zdarzeniem. Skuteczność operacji opiera się w znacznym stopniu na wcześniejszym planowaniu i regularnych ćwiczeniach, zapewniających możliwość szkolenia personelu wszystkich podmiotów, które mogą być zaangażowane w przypadku sytuacji zagrożenia w warunkach rzeczywistych.

2.1.5 Kluczowe znaczenie ma uwzględnienie przez reagujące podmioty, w szczegółach Planów zagrożenia, lokalnych warunków pogodowych oraz działań prowadzonych w nocy. Na przykład, niskie temperatury mogą powodować zamarzanie ciekłych preparatów medycznych lub rurek podczas przedłużającego się uwalniania poszkodowanych. Trudne warunki pogodowe mogą także negatywnie wpływać na skuteczność plany gaśniczej.

2.1.6 Tam, gdzie jest to konieczne, należy podjąć czynności mające na celu ograniczenie problemów fizycznych wynikających z warunków pogodowych, takich jak wyziębienie lub odwodnienie. Dotyczy to zarówno personelu prowadzącego działania w sytuacji zagrożenia, jak osób poszkodowanych w wyniku zdarzenia.

2.1.7 Zakres dokumentu „Plan działania w sytuacjach zagrożenia” powinien obejmować funkcje dowódcze, łączność i zasady koordynacji niezbędne do realizacji Planu.

2.1.8 Zarys Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego przedstawiono w Załączniku 2.

2.2 Rodzaje sytuacji zagrożenia

2.2.1 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien zawierać ustalenia dotyczące koordynowania czynności, które będą podejmowane w sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym lub w jego pobliżu.

2.2.2 Różne rodzaje sytuacji zagrożenia, które mogą się pojawić to: sytuacje zagrożenia związane ze statkiem powietrznym, sytuacje zagrożenia niezwiązane ze statkiem powietrznym, medyczne sytuacje zagrożenia lub kombinacje tych sytuacji.

a) Sytuacje zagrożenia związane ze statkiem powietrznym:

- 1) wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym
- 2) wypadek statku powietrznego poza portem lotniczym
 - i) na lądzie
 - ii) na wodzie
- 3) incydent statku powietrznego w powietrzu
 - i) silne turbulencje
 - ii) dekompresja
 - iii) awaria konstrukcyjna
- 4) incydent statku powietrznego na ziemi
- 5) incydent - sabotaż, w tym groźba zamachu bombowego
- 6) incydent - bezprawne zawładnięcie statku powietrznego.

b) Sytuacje zagrożenia niezwiązane ze statkiem powietrznym:

- 1) pożar - obejmujący konstrukcje/budynki
- 2) sabotaż, w tym groźba zamachu bombowego
- 3) katastrofa naturalna
- 4) materiały niebezpieczne
- 5) medyczne sytuacje zagrożenia.

c) Złożone sytuacje zagrożenia:

- 1) statek powietrzny / obiekt (konstrukcja)
- 2) statek powietrzny / urządzenie do tankowania paliwa
- 3) statek powietrzny / inny statek powietrzny.

2.2.3 Sytuacje zagrożenia dotyczące statku powietrznego, w przypadku których wymagane może być działanie służb, są generalnie klasyfikowane następująco:

- a) „wypadek z udziałem statku powietrznego”: wypadek z udziałem statku powietrznego, który nastąpił w porcie lotniczym lub w jego pobliżu;
- b) „pełna gotowość operacyjna” statek powietrzny zbliżający się do portu lotniczego ma, lub podejrzewa się, że ma, takie problemy, które powodują bezpośrednie zagrożenie wypadkiem; oraz

- c) „lokalny stan pogotowia”: statek powietrzny zbliżający się do portu lotniczego ma, lub podejrzewa się, że ma, pewien defekt, ale nie powoduje to problemów, które w normalnej sytuacji powodowałyby jakiegokolwiek poważne trudności w przeprowadzeniu bezpiecznego lądowania.

Klasyfikacja ta została zastosowana w rozdziale 4.

2.2.4 W przypadku medycznych sytuacji zagrożenia, zakres uruchomienia Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego determinowany jest przez stopień lub rodzaj zachorowania lub obrażeń oraz liczbę osób zakażonych / poszkodowanych. W codziennej praktyce, pierwsza pomoc dotycząca przypadków mniej istotnych powinna być świadczona przez punkt pierwszej pomocy lub ośrodek leczniczy portu lotniczego (patrz Załącznik 3). W przypadku braku punktu pierwszej pomocy lub ośrodka leczniczego w porcie lotniczym należy zadbać o zewnętrzną pomoc medyczną. Ważne czynniki, determinujące potrzebę wdrożenia Planu działania w sytuacjach zagrożenia oraz zakres jego uruchomienia obejmują wystąpienie chorób zakaźnych, zbiorowego zatrucia pokarmowego oraz nagłe, poważne zachorowanie lub obrażenia, przekraczające możliwości punktu pierwszej pomocy lub ośrodka leczniczego portu lotniczego.

ROZDZIAŁ 3

PODMIOTY UCZESTNICZĄCE W REALIZACJI PLANU

3.1 Informacje ogólne

Pierwszym krokiem do tego, aby Plan działania w sytuacjach zagrożenia był wykonalny, jest zapewnienie współpracy i uczestnictwa wszystkich zainteresowanych podmiotów ze strony portu lotniczego i odpowiednich władz społeczności lokalnej. Podmioty, które należy wziąć pod uwagę, to:

- a) służby ruchu lotniczego;
- b) lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze (lokalne jednostki straży pożarnej)*;
- c) policja i / lub służby ochrony;
- d) władze portu lotniczego;
- e) służby medyczne;
- f) szpitale;
- g) operatorzy statków powietrznych;
- h) władze rządowe;
- i) operatorzy łączności;
- j) najemcy lokali w porcie lotniczym;
- k) władze transportowe (transport drogowy, morski i powietrzny);
- l) centrum koordynacji ratownictwa;
- m) obrona cywilna;
- n) podmioty objęte porozumieniem o pomocy wzajemnej;
- o) wojsko;
- p) straż przybrzeżna lub patrol portowy;
- q) duchowieństwo;
- r) biuro informacji publicznej;
- s) służby celne;
- t) poradnie zdrowia psychicznego;
- u) dostawcy mediów (public utilities);
- v) urzędy pocztowe;
- w) służby weterynaryjne;

* W niniejszym podręczniku pod pojęciem „służby ratowniczo-gaśnicze” rozumie się służbę wyznaczoną do prowadzenia działań ratowniczych i gaszenia pożarów w porcie lotniczym (lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza). Lokalna jednostka straży pożarnej oznacza jednostkę straży pożarnej znajdującą w pobliżu portu lotniczego. Głównym zadaniem tej drugiej służby jest walka z ogniem na terenie społeczności lokalnej otaczającej port lotniczy.

- x) koroner;
- y) organizacje ochotnicze;
- z) międzynarodowe organizacje humanitarne (Czerwony Krzyż itp.).

3.2 Służby ruchu lotniczego

W przypadkach, gdy sytuacja zagrożenia dotyczy statku powietrznego, wieża kontroli lotniska (lub lotniskowa służba informacji powietrznej) ma obowiązek skontaktować się ze służbą ratowniczo-gaśniczą i przekazać informacje dotyczące rodzaju sytuacji zagrożenia oraz inne kluczowe informacje szczegółowe, takie jak typ statku powietrznego, ilość paliwa na pokładzie oraz miejsce zdarzenia, jeżeli jest znane. Ponadto Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego może nakładać na służby ruchu lotniczego obowiązek zawiadomienia lokalnej straży pożarnej oraz stosownych organizacji zgodnie z określonymi w planie procedurami. Wstępne powiadomienie powinno obejmować podanie współrzędnych według mapy z siatką kwadratów, miejsc wyczekiwania oraz, w razie konieczności, bram wjazdowych do portu lotniczego, z których należy korzystać. Alternatywnie funkcję tę Plan może przydzielić w całości lub w części innej organizacji lub jednostce. Planując obowiązki związane ze wstępnym powiadamianiem o zdarzeniu, należy dołożyć wszelkich starań, aby jasno wyznaczyć obowiązki i uniknąć dublowania obowiązku wstępnego powiadamiania. W trakcie dalszych kontaktów można rozszerzyć zakres przekazywanych informacji, informując o liczbie osób na pokładzie statku powietrznego, materiałach niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie oraz nazwie operatora statku powietrznego, jeżeli jest to właściwe. Jeżeli z uwagi na zaistniałą sytuację zagrożenia konieczne jest zamknięcie portu lotniczego, służby ruchu lotniczego powinny podjąć konieczne czynności dotyczące statków powietrznych zamierzających lądować lub startować.

3.3 Służby ratowniczo-gaśnicze (lokalna straż pożarna)

3.3.1 Głównym zadaniem personelu ratowniczo-gaśniczego portu lotniczego jest ratowanie życia. Mienie zagrożone w wyniku incydentów i wypadków statków powietrznych w porcie lotniczym lub w jego pobliżu należy chronić w takim zakresie, w jakim będzie to w praktyce możliwe. W tym celu należy ugasić pożar i zapobiec ponownemu zapaleniu. Zdarzają się wypadki lotnicze, którym nie towarzyszy pożar, lub którym towarzyszy pożar dający się szybko ugasić. W takich sytuacjach procedury powinny zapewniać jak najszybszą ewakuację poszkodowanych, którzy przeżyli wypadek.

3.3.2 Brak natychmiastowego udzielenia niezbędnej pomocy medycznej osobom poważnie poszkodowanych może w konsekwencji spowodować ich śmierć. Personel ratowniczo-gaśniczy portu lotniczego powinien zostać przeszkolony tak, aby spełniał lokalnie akceptowane standardy ratownictwa medycznego. Personel ten może być jedynym personelem ratowniczym w miejscu zdarzenia w krytycznym okresie bezpośrednio po wypadku, jak również przez dłuższy okres czasu. Potrzebę takiego szkolenia może ograniczać fakt, iż w porcie lotniczym znajduje się inny specjalistyczny personel medyczny odpowiedzialny za udzielanie takiej pomocy.

3.3.3 Do bezpośredniego otoczenia miejsca wypadku statku powietrznego dopuszczany powinien być jedynie personel ratowniczo-gaśniczy wyposażony w odpowiednie ochronne ubrania strażackie i wyposażenie gaśnicze. Odzież taką należy nosić w odległości około 100 m od statku powietrznego lub każdego miejsca rozlania paliwa.

3.3.4 W celu ułatwienia identyfikacji i wyróżnienia dowodzącego akcją, powinien on nosić stosowny hełm w kolorze czerwonym oraz dobrze widoczny element ubioru w kolorze czerwonym, taki jak kamizelka lub

kurtka z odblaskowym napisem „DOWÓDCA STRAŻY POŻARNEJ” („*CHIEF FIRE OFFICER*”) z przodu i z tyłu.

3.4 Policja i/lub służby ochrony

3.4.1 W sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym oczekuje się, że funkcjonariusz policji lub ochrony, który pierwszy pojawi się na miejscu zdarzenia, zabezpieczy je i w razie potrzeby, zażąda wsparcia. Funkcjonariusz będzie kontynuował wykonywanie swoich obowiązków do czasu zwolnienia z nich przez wskazane organy utrzymania porządku, sprawujące zwierzchność prawną nad danym obszarem. Plan powinien obejmować ustalenia dotyczące natychmiastowego i skutecznego wzmocnienia kordonu zabezpieczającego przez lokalną policję, wojsko lub inne jednostki kontrolowane przez władze rządowe, gdy będzie to niezbędne.

3.4.2 Konieczne jest niezwłoczne zapewnienie swobodnego dojazdu i wyjazdu dla pojazdów biorących udział w działaniach ratowniczych. Oczekuje się, że służby ochrony, policja lub inne stosowne władze lokalne zapewnią, że do miejsca zdarzenia dopuszczane będą jedynie osoby mające konkretne zadania. Służby te powinny skierować normalny ruch na drogi omijające lub okrążające miejsce zdarzenia.

3.4.3 Plan powinien przewidywać środki kontroli tłumu, który zawsze gromadzi się na miejscu wypadku, jak również środki dla zabezpieczenia całego obszaru dla celów dochodzenia, jeżeli będzie to możliwe w sposób ciągły (patrz Załącznik 4).

3.4.4 Wszystkie organy bezpieczeństwa i ochrony potencjalnie zaangażowane w działania powinny ustanowić program wzajemnej pomocy (np.: służba ochrony lotniska, rządowe, miejskie i lokalne służby ochrony, inspektorzy poczty i w razie potrzeby żandarmeria wojskowe i służby celne).

3.4.5 W punktach kontroli bezpieczeństwa wprowadzić należy metodę pozwalającą na łatwe identyfikowanie personelu, zapewniającą temu personelowi natychmiastowy dostęp do miejsca wypadku. Personel biorący udział w działaniach ratowniczych powinien zostać wcześniej zaopatrzony przez władze portu lotniczego w odpowiednie identyfikatory zapewniające dostęp, którymi powinien się posługiwać w sytuacji zagrożenia.

3.4.6 W niektórych przypadkach niemożliwe lub niepraktyczne może być podjeżdżanie pojazdów straży pożarnej, karet pogotowia itp. bezpośrednio do miejsca wypadku / incydentu. Ważne jest, aby Plan działania w sytuacjach zagrożenia obejmował procedury spotkania w wyznaczonym „miejscu wyczekiwania” lub „rejonie koncentracji”. Miejsce wyczekiwania może być także wykorzystywane jako rejon koncentracji, w którym reagujące jednostki będą oczekiwały na skierowanie na miejsce zdarzenia. Może to pomóc w wyeliminowaniu zatorów w ruchu i zamieszania. Personel wykonujący zadania w miejscu wyczekiwania powinien także brać pod uwagę przystosowanie pojazdów do poruszania się w trudnym terenie na miejscu zdarzenia oraz zapobieganie blokowaniu drogi dojazdowej przez unieruchomione pojazdy. Wcześniejsze zatrzymanie takich pojazdów może zapobiec blokowaniu ruchu i zamieszaniu na miejscu zdarzenia.

3.4.7 W celu ułatwienia identyfikacji i wyróżnienia dowódcy ochrony/policji, dowódca powinien nosić kask ochronny w kolorze niebieskim oraz dobrze widoczny element ubioru w kolorze niebieskim, taki jak kamizelka lub kurtka z odblaskowym napisem „POLICJA – DOWÓDCA AKCJI” („*POLICE CHIEF*”) z przodu i z tyłu.

3.5 Władze portu lotniczego

3.5.1 Władze portu lotniczego odpowiadają za opracowanie, opublikowanie i wdrożenie Planu działania w sytuacjach zagrożenia oraz za wyznaczenie dowódcy kierującego operacją na stanowisku kierowania. Plan może wymagać, aby władze portu lotniczego zapewniały aktualność informacji, takich jak nazwiska i numery telefonów biur lub osób zaangażowanych w sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym oraz przekazywanie tych informacji wszystkim zaangażowanym osobom. Oczekuje się, że władze portu lotniczego będą koordynować działania wszystkich podmiotów reagujących w sytuacji zagrożenia. Władze portu lotniczego zorganizują także niezbędne spotkania komitetu koordynacyjnego ds. Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, składającego się z kluczowego personelu zaangażowanych podmiotów, który przeprowadzi krytyczną analizę Planu po jego przetestowaniu lub wdrożeniu. Władze portu lotniczego powinny być także odpowiedzialne za zamknięcie portu lotniczego lub jego części, jeżeli będą tego wymagać okoliczności. Operacje lotnicze powinny zostać podjęte z chwilą, gdy warunki pozwolą na bezpieczne operacje statków powietrznych bez zakłócania czynności ratowniczych i po zabezpieczeniu pola ruchu naziemnego.

3.5.2 W celu ułatwienia identyfikacji i wyróżnienia dowodzącego akcją przedstawiciela władz portu lotniczego, powinien on nosić kask ochronny w kolorze pomarańczowym oraz dobrze widoczny element ubioru w kolorze pomarańczowym, taki jak kamizelka lub kurtka z odblaskowym napisem „ADMINISTRACJA LOTNISKA” („AIRPORT ADMINISTRATION”).

3.6 Służby medyczne

3.6.1 Celem służb medycznych jest zapewnienie pierwszej pomocy medycznej z selekcji poszkodowanych i opieki lekarskiej w celu:

- a) uratowania jak największej liczby osób poprzez zlokalizowanie i ustabilizowanie najbardziej poszkodowanych, których życie może być zagrożone bez natychmiastowej pomocy medycznej;
- b) zapewnienie osobom lżej rannym wygody i pierwszej pomocy; oraz
- c) przewóz poszkodowanych do właściwej placówki medycznej.

3.6.2 Kluczowe jest, aby pomoc medyczna, taka jak selekcja w zależności od stopnia obrażeń, ustabilizowanie, pierwsza pomoc, opieka medyczna oraz przewóz poszkodowanych do szpitala (szpitali) została zapewniona jak najszybciej. W związku z tym, dobrze zorganizowane zasoby medyczne (personel, sprzęt i środki medyczne) powinny być dostępne na miejscu zdarzenia w jak najkrótszym czasie. Medyczne aspekty Planu działania w sytuacjach zagrożenia powinny być zintegrowane z planami działania w sytuacjach kryzysowych zagrożenia społeczności lokalnej w sposób uzgodniony w porozumieniu o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia (patrz Załącznik 5).

3.6.3 Należy wyznaczyć koordynatora medycznego, który przejmie kontrolę nad operacjami medycyny ratunkowej w miejscu zdarzenia. W przypadkach, gdy port lotniczy posiada własne służby medyczne, koordynator medyczny może zostać wyznaczony spośród personelu medycznego portu lotniczego. W niektórych przypadkach konieczne może być wyznaczenie tymczasowego koordynatora medycznego, który będzie pełnił tę funkcję do czasu przybycia na miejsce zdarzenia właściwego koordynatora medycznego. Tymczasowego koordynatora medycznego można wyznaczyć spośród personelu ratowniczo-gaśniczego portu lotniczego.

3.6.4 Służby medyczne i pogotowie ratunkowe mogą stanowić integralną część służb lotniskowych, zwłaszcza w przypadkach, gdy pogotowie ratunkowe wchodzi w skład służby ratowniczo-gaśniczej portu lotniczego. W przypadkach, gdy służby medyczne i pogotowie ratunkowe nie są dostępne w porcie lotniczym, należy zawrzeć odpowiednie porozumienia z lokalnymi, prywatnymi, publicznymi lub wojskowymi służbami

medycznymi i pogotowiem ratunkowym. Plan powinien także zapewniać przydzielenie odpowiedniej ilości personelu, wyposażenia i środków medycznych. Aby zapewnić natychmiastową reakcję, Plan powinien obejmować ustalenia dotyczące przewozu służb medycznych na miejsce zdarzenia oraz przewozu osób wymagających natychmiastowej pomocy medycznej transportem drogowym, morskim i powietrznym. Konieczne są wcześniejsze ustalenia zapewniające dostępność lekarzy i innego personelu medycznego w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym. Plan powinien zawierać listę lekarzy; liczba lekarzy na tej liście powinna umożliwiać zastępstwo w przypadku nieobecności w czasie wystąpienia sytuacji zagrożenia.

3.6.5 Plan powinien wskazywać osobę odpowiedzialną za transport medyczny, której obowiązki powinny obejmować:

- a) powiadamianie szpitali i personelu medycznego o sytuacji zagrożenia;
- b) kierowanie transportem poszkodowanych do właściwych szpitali, zapewniających opiekę właściwą dla danego rodzaju obrażeń;
- c) rejestrowanie ofiar poprzez zapisywanie drogi przewozu, szpitala docelowego oraz nazwiska poszkodowanego i zakresu obrażeń;
- d) informowanie szpitali o wysłanych poszkodowanych; oraz
- e) utrzymywanie kontaktu ze szpitalami, transportem medycznym, szefem medycznym, ruchomym stanowiskiem kierowania na miejscu zdarzenia oraz stanowiskiem kierowania.

3.7 Szpitale

3.7.1 Szpitale uczestniczące w działaniach ratowniczych powinny posiadać plany na wypadek sytuacji zagrożenia, zapewniające w razie potrzeby jak najszybszą mobilizację zespołów medycznych i skierowanie na miejsce zdarzenia. Kluczowe znaczenie ma dostępność wykwalifikowanego personelu oraz odpowiedniego sprzętu w szpitalach, umożliwiające zapewnienie odpowiedniej opieki osobom poszkodowanym w sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym. Z uwagi na to konieczne jest wcześniejsze stworzenie dokładnej listy pobliskich szpitali. Szpitale należy sklasyfikować odpowiednio do liczby możliwych do przyjęcia poszkodowanych oraz specjalizacji, takiej jak neurochirurgia czy leczenie oparzeń. W większości przypadków nierozsądne jest pozbawianie szpitala najbliższego miejscu zdarzenia kluczowego personelu medycznego i pielęgniarskiego.

3.7.2 Należy wziąć pod uwagę odległość od portu lotniczego i możliwość przyjmowania śmigłowców. Pomiędzy szpitalami, karetkami i śmigłowcami należy zapewnić niezawodną, dwukierunkową łączność. Powiadomienie o wypadku statku powietrznego powinno być przekazywane do jednego ośrodka medycznego, który następnie powiadamia wszystkie pozostałe ośrodki za pomocą lokalnej sieci łączności medycznej.

3.8 Operatorzy statków powietrznych

3.8.1 Ważne jest, aby Plan zawierał ustalenia dotyczące rozpowszechniania szczegółowych informacji dotyczących statku powietrznego, takich jak liczba osób na pokładzie, ilość paliwa i obecność materiałów niebezpiecznych, jeżeli informacje takie są dostępne. Za dostarczenie tych informacji odpowiedzialni są operatorzy statków powietrznych. Informacje takie mają kluczowe znaczenie dla dowodzącego akcją i wpływają na taktyki i strategię prowadzenia działań ratowniczych. Operatorzy statków powietrznych odpowiadają także za zajęcie się osobami, które nie zostały poszkodowane, a które mogą chcieć kontynuować podróż lub które potrzebują zakwaterowania lub innej pomocy. Ponadto operatorzy statków powietrznych mogą być odpowiedzialni za skontaktowanie się z krewnymi osób zmarłych. W zadaniu tym normalnie pomagać będą policja lub międzynarodowe organizacje humanitarne (Czerwony Krzyż itp.). Informacje dotyczące czynności

wykonywanych przez operatorów statków powietrznych po wypadku statku powietrznego zamieszczono w Załączniku 7.

3.8.2 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien wskazywać właściwego operatora statku powietrznego, który będzie reagował w sytuacji zagrożenia dotyczącej odpowiednio operatora czarterowego, prywatnego, wojskowego lub innego operatora nieposiadającego swojego przedstawiciela w porcie lotniczym.

3.8.3 Do obowiązku operatora statku powietrznego należy odpowiednie zajęcie się całym ładunkiem towarów, poczty i bagażu znajdującego się na pokładzie statku powietrznego uczestniczącego w zdarzeniu. Zgody na zabranie tych ładunków z pokładu statku powietrznego może udzielić dowodzący akcją, znajdujący się na miejscu zdarzenia, dopiero po osłabieniu sytuacji zagrożenia i spełnieniu wymagań stawianych przez badających wypadek.

3.9 Władze rządowe

W celu uniknięcia konfliktu i zamieszania wśród uczestników działań ratowniczych, Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien jasno definiować obowiązki, środki kontroli oraz ograniczenia nałożone na władze portu lotniczego przez organy rządowe. Dochodzenie powypadkowe, bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym, zagrożenia zamachem bombowym i zamachy bombowe, sprawy celne i pocztowe mogą podlegać jurysdykcji innych władz niż władze portu lotniczego.

3.10 Najemcy lokali w porcie lotniczym

Najemcy lokali w porcie lotniczym oraz ich pracownicy powinni być uznani za podstawowe źródło szybko dostępnego wyposażenia i ludzi. Dzięki dobrej znajomości portu lotniczego, najemcy i ich pracownicy mogą spełniać istotną rolę w Planie działania w sytuacjach zagrożenia, szczególnie w przypadku, gdy dysponują oni umiejętnościami z zakresu pomocy medycznej, transportu lub przygotowywania żywności. Ważne jest, aby osoby te były wprowadzane do działań ratowniczych pod nadzorem i miały przydzielone konkretne funkcje, tak aby nie następowało dublowanie działań i zakłócanie innych czynności ratowniczych. Z uwagi na bezpieczeństwo tych osób, ich wykorzystanie powinno być ograniczone do czasu przejęcia pełnej kontroli nad sytuacją zagrożenia. Należy zidentyfikować osoby posiadające wiedzę z zakresu pierwszej pomocy i wyróżnić je w czasie sytuacji zagrożenia przy pomocy odpowiedniej kamizelki.

3.11 Władze transportowe (transport drogowy, morski i lotniczy)

3.11.1 W sytuacji zagrożenia, do zabezpieczenia operacji ratowniczych oraz transportu personelu, zaopatrzenia i szczątków potrzebne są pojazdy. Obowiązek kontroli pojazdów, które będą użyte podczas działań ratowniczych należy przydzielić wyznaczonej osobie odpowiedzialnej za transport (koordynator transportu). Cały sprzęt transportowy dostępny w porcie lotniczym, taki jak autobusy, samochody ciężarowe, samochody serwisowe i osobowe należy zinwentaryzować i odpowiednio przydzielić w Planie działania w sytuacji zagrożenia. Można także poczynić wcześniejsze ustalenia w celu uzyskania dodatkowych pojazdów z firm przewozowych, firm leasingowych lub serwisów. Ponadto na podstawie uprzedniego porozumienia, Plan działania może obejmować wykorzystanie pojazdów będących własnością pracowników portu lotniczego.

3.11.2 W przypadku sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym, należy zapewnić łatwo identyfikowalny pojazd prowadzący, wyposażony w dwukierunkowy środek łączności, którego zadaniem będzie prowadzenie grup

pojazdów z miejsca wyczekiwania lub rejonu (rejonów) koncentracji do miejsca zdarzenia. Powinno się to odbywać bez zakłócania operacji statków powietrznych.

3.11.3 W przypadkach, gdy miejsce zdarzenia lub drogi dostępu znajdują się na obszarach wodnych lub bagiennych, w których wykorzystanie konwencjonalnych pojazdów kołowych nie jest w pełni możliwe, zapewnić należy odpowiedni sprzęt ratowniczy i metody działania. Jest to szczególnie ważne w sytuacjach, gdy nad obszarami takimi przebiega znacząca część drogi podejścia do lądowania / odlotu.

3.11.4 W celu ułatwienia identyfikacji i wyróżnienia osoby odpowiedzialnej za kontrolowanie i koordynację transportu, powinno się wyposażać taką osobę w kask ochronny w kolorze seledynowym oraz seledynową kamizelkę lub podobny strój z odblaskowym napisem „KOORDYNATOR TRANSPORTU” („*TRANSPORTATION OFFICER*”) z przodu i z tyłu.

3.12 Centrum koordynacji ratownictwa

Centra koordynacji ratownictwa mogą odgrywać znaczącą rolę w przypadkach, gdy wypadek statku powietrznego wydarzy się w pobliżu portu lotniczego, ale miejsce wypadku jest nieznane lub gdy konieczne jest wprowadzenie do działań ratowniczych sprzętu ratowniczego uzupełniającego sprzęt dostępny w porcie lotniczym lub w jego pobliżu. Centra koordynacji ratownictwa powinny posiadać środki pozwalające na natychmiastową łączność z wszystkimi jednostkami ratowniczymi działającymi na ich obszarze, w tym jednostkami zapewniającymi zespoły ratownicze wyposażone w samoloty, śmigłowce i specjalne zespoły ratownicze. Tam, gdzie ma to zastosowanie, wykorzystywać należy radiostacje brzegowe pozwalające na powiadamianie i łączność z jednostkami nawodnymi. Pomoc tych jednostek może mieć kluczowe znaczenie przy reagowaniu na wypadek w pobliżu portu lotniczego. W związku z tym sugeruje się, aby potencjalną rolę centrum koordynacji ratownictwa w sposób szczególnie określić w osobnym rozdziale (paragrafie) Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego.

3.13 Obrona cywilna

Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien być zintegrowany z planem reagowania kryzysowego lokalnej jednostki obrony cywilnej oraz z lokalnymi zespołami poszukiwania i ratownictwa. Należy rozważyć rolę, jaką port lotniczy może pełnić w wyniku skoordynowania działań z władzami obrony cywilnej oraz przy wspieraniu wymagań planów reagowania kryzysowego obrony cywilnej.

3.14 Porozumienia o pomocy wzajemnej

3.14.1 Sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym mogą przybierać takie rozmiary, że lokalne służby ratowniczo-gaśnicze, ochrony, utrzymania porządku i medyczne mogą nie być wystarczające do opanowania sytuacji. Z tego względu zdecydowanie zaleca się zawieranie pisemnych porozumień o pomocy wzajemnej, zapewniających szybką reakcję innych odpowiednich służb ratowniczo-gaśniczych, ochrony, utrzymania porządku i medycznych. Porozumienia takie powinny być normalnie koordynowane przez władze portu lotniczego oraz zaangażowane podmioty i wdrażane przez władze portu lotniczego. Więcej informacji zamieszczono w Załączniku 5.

3.14.2 Wszystkie porozumienia o pomocy wzajemnej powinny być co roku poddawane analizie lub aktualizacji. Co miesiąc należy sprawdzać i aktualizować numery telefonów i dane kontaktowe personelu.

3.15 Wojsko

W przypadkach, gdy w porcie lotniczym lub w jego pobliżu istnieje jednostka wojskowa, należy zawrzeć porozumienie o pomocy wzajemnej, które włączałoby personel tej jednostki do działań związanych z kierowaniem, utrzymaniem łączności i koordynacją w ramach Planu działania w sytuacjach zagrożenia.

3.16 Patrole portowe i straż przybrzeżna

Patrole portowe i straż przybrzeżna to służby, które są kluczowe dla portów lotniczych zlokalizowanych w pobliżu dużych zbiorników wodnych. Tam, gdzie jest to stosowne, Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien obejmować koordynację działań tych służb. Służby te zazwyczaj są połączone z centrami koordynacji ratownictwa oraz jednostkami policji objętymi porozumieniem o wzajemnej pomocy. W celu uzyskania natychmiastowej reakcji takich służb, kluczowym składnikiem Planu jest utrzymanie odpowiedniej sieci łączności.

3.17 Duchowieństwo

W celu zapewnienia pociechy i posługi religijnej dla osób poszkodowanych i ich krewnych, tam gdzie jest to stosowne, należy dokonać odpowiednich uzgodnień pozwalających na kontakt z osobami duchownymi.

3.18 Rzecznik prasowy

3.18.1 Należy wyznaczyć osobę odpowiedzialną za udostępnianie informacji opinii publicznej. Osoba ta powinna koordynować i podawać informacje do mediów, jak również koordynować oświadczenia składane przez wszystkie zaangażowane strony w ramach informacji publicznej.

3.18.2 Zaleca się poproszenie stacji telewizyjnych i radiowych o wstrzymanie publikacji informacji o zdarzeniu przez co najmniej piętnaście minut (lub, jeżeli będzie to możliwe, dłużej). Opóźnienie to zapewni czas wystarczający na właściwe zabezpieczenie miejsca zdarzenia oraz ustawienie blokad drogowych na drogach dojazdowych i wyjazdowych do/z miejsca zdarzenia przez zaangażowane służby medyczne i inne jednostki.

3.19 Poradnie zdrowia psychicznego

Plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien także obejmować lokalne ośrodki zdrowia lub poradnie zajmujące się zdrowiem psychicznym. Uczestnicy, krewni, naoczni świadkowie oraz personel ratowniczy działający na miejscu zdarzenia powinni być objęci opieką terapeutyczną, jak również procedurami dalszego postępowania dotyczącymi możliwych długoterminowych efektów sytuacji zagrożenia.

ROZDZIAŁ 4

ZADANIA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PODMIOTÓW UCZESTNICZĄCYCH W DZIAŁANIACH W SYTUACJACH ZAGROŻENIA W PORCIE LOTNICZYM

4.1 Wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym

4.1.1 Informacje ogólne

Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla lotniska powinien być wprowadzony w życie natychmiast po wypadku statku powietrznego w porcie lotniczym. W takim przypadku oczekuje się, że służby reagujące podejmą czynności opisane poniżej w podpunktach od 4.1.2 do 4.1.10.

4.1.2 Czynności służb ruchu lotniczego

4.1.2.1 Zainicjowanie działań związanych z reagowaniem na sytuację zagrożenia za pomocą systemu alarmowego (Rysunek 8-1).

4.1.2.2 Powiadomienie służby ratowniczo-gaśniczej oraz zapewnienie informacji o miejscu zdarzenia, podanie współrzędnych według mapy z siatką kwadratów i innych kluczowych szczegółów, w tym czasu zdarzenia i typu statku powietrznego. W kolejnych powiadomieniach zakres informacji może zostać rozszerzony o szczegółowe informacje dotyczące liczby osób znajdujących się na pokładzie samolotu, ilości paliwa, operatora statku powietrznego oraz materiałów niebezpiecznych na pokładzie, z podaniem ich ilości i umiejscowienia, jeżeli są one znane.

4.1.2.3 Zamknięcie pasa, na którym nastąpił wypadek i zminimalizowanie ruchu pojazdów na tym pasie, w celu zapobiegnięcia niszczenia dowodów potrzebnych do badania przyczyn wypadku (zob. 4.1.5.2, f).

4.1.2.4 W razie potrzeby, zainicjowanie łączności z policją i służbami ochrony, władzami portu lotniczego oraz służbami medycznymi, zgodnie z procedurą określoną w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego. Przekazanie ww. służbom i podmiotom informacji, na temat lokalizacji miejsca wyczekiwania lub rejonu koncentracji oraz dostępnych bram wjazdowych do portu lotniczego, za pomocą współrzędnych według mapy z siatką kwadratów.

4.1.2.5 Bezwzględne opublikowanie następującego zawiadomienia NOTAM:

„Ochrona lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej niedostępna do (podać czas) lub do odwołania. Cały sprzęt wykorzystywany jest przy wypadku lotniczym”².

4.1.2.6 Sprawdzenie, z użyciem pisemnej listy kontrolnej, zakończenia powyższych czynności, ze wskazaniem czasów oraz osób wykonujących te czynności.

² Airport rescue and fire fighting service protection unavailable until (time) or until further notice. All equipment committed to aircraft accident.

4.1.3 Czynności realizowane przez służby ratowniczo-gaśnicze (lokalna straż pożarna)

4.1.3.1 Powiadomienie o wypadku statku powietrznego w porcie lotniczym będzie zazwyczaj przekazywane przez służby ruchu lotniczego. Jednakże w przypadku zawiadomienia o wypadku przez inne osoby, zauważenia wypadku lub zaistnienia innego powodu pozwalającego przypuszczać, że nastąpi wypadek, lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza podejmie czynności w taki sam sposób, jak w przypadku powiadomienia przez służby ruchu lotniczego. Służby ruchu lotniczego zostaną następnie powiadomione o charakterze otrzymanego powiadomienia / rozmowy telefonicznej i podjętych działaniach.

4.1.3.2 Do zadań lotniskowej służby-ratowniczo gaśniczej należy:

- a) dojazd najszybszą drogą do miejsca wskazanego przez służby ruchu lotniczego;
- b) powiadomienie w trakcie dojazdu, lokalnej jednostki straży pożarnej objętej porozumieniem pomocy wzajemnej, o:
 - 1) miejscu wyczekiwania;
 - 2) rejonie koncentracji;
 - 3) zasobach osobowych i sprzętowych wymaganych jako wsparcie, jeżeli są znane;
 - 4) innych istotnych danych na ten temat;
- c) bezzwłoczne stworzenie dobrze oznakowanego stanowiska kierowania. Stanowisko to jest tymczasowe i ma służyć do czasu udostępnienia i uruchomienia ruchomego stanowiska kierowania władz portu lotniczego.

4.1.3.3 Do czasu ustabilizowania sytuacji zagrożenia kierującym akcją jest starszy rangą dowódca danej jednostki lotniskowej straży pożarnej.

4.1.3.4 Pożar statku powietrznego / konstrukcji ma szczególny charakter z uwagi na problemy z opanowaniem ognia wynikające z obecności łatwopalnego paliwa oraz wysokich konstrukcji, które zazwyczaj znajdują się w porcie lotniczym. Sposób gaszenia pożarów obejmujących statek powietrzny i konstrukcje zostanie przewidziany w porozumieniach o pomocy wzajemnej w sytuacjach zagrożenia.

4.1.3.5 Pomiędzy lotniskową służbą ratowniczo-gaśniczą i lokalną jednostką straży pożarnej operującą poza portem lotniczym, powinno wcześniej zostać zawarte porozumienie o pomocy wzajemnej wskazujące, kto jest najlepiej wyposażony do gaszenia pożarów obejmujących hangary lotnicze i inne konstrukcje portu lotniczego. Ponadto należy zawrzeć wcześniej porozumienie dotyczące kwestii, która z brygad będzie dowodzącą w razie wypadku obejmującego statek powietrzny i konstrukcje portu lotniczego.

4.1.4 Czynności policji i służb ochrony

4.1.4.1 Pierwszy funkcjonariusz służby ochrony / policji, który pojawi się na miejscu zdarzenia, w porozumieniu z dowodzącym akcją na miejscu zdarzenia, przejmie odpowiedzialność za ochronę, bezzwłocznie zapewni wolne pasy ruchu na drogach dojazdowych i wyjazdowych dla pojazdów służb oraz, w razie potrzeby, zażąda wsparcia. Funkcjonariusz ten pozostaje dowodzącym w zakresie ochrony do czasu zwolnienia przez władze odpowiedzialne za utrzymanie porządku sprawujące jurysdykcję na danym obszarze.

4.1.4.2 Personel ochrony powinien wskazać trasę dla karet do obszaru selekcji poszkodowanych, umożliwiającą karetom dojazd do obszaru, załadowanie poszkodowanych i opuszczenie obszaru w sposób

uporządkowany. Trasa powinna zapewniać stały, nieprzerwany przepływ pojazdów bez blokowania i zawracania w rejonie podejmowania poszkodowanych.

4.1.4.3 Personel ochrony i policja będą kierowały ruchem w pobliżu miejsca zdarzenia, zapewniały dopuszczenie do miejsca zdarzenia jedynie upoważnionego personelu, uniemożliwiały dostęp do niego osobom nieuprawnionym oraz zapewniały ochronę rzeczy osobistych usuniętych ze statku powietrznego.

4.1.4.4 Normalny ruch należy skierować na drogi omijające lub okrążające miejsce zdarzenia.

4.1.4.5 Miejsce zdarzenia powinno być jak najszybciej otoczone kordonem, którego zadaniem będzie niedopuszczanie intruzów, prasy, zwiedzających, gapiów i poszukiwaczy pamiątek. Wokół miejsca zdarzenia należy rozmieścić odpowiednie oznakowanie, ostrzegające wszystkie osoby o możliwych zagrożeniach, mogących spowodować poważne obrażenia, w przypadku wejścia na dany obszar.

4.1.4.6 Jak najszybciej należy zapewnić łączność pomiędzy wszystkimi punktami kontrolnymi ochrony oraz stanowiskiem kierowania lub centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia.

4.1.4.7 Jak najszybciej należy powiadomić wszystkie inne podmioty, w sposób jaki pokazano na Rysunku 8-1.

4.1.4.8 Władze sprawujące kontrolę powinny wydać opaski identyfikacyjne, przepustki lub identyfikatory, które będą sprawdzane przez funkcjonariusza ochrony / policji i kontrolowane przez daną jednostkę ochrony / policji.

4.1.4.9 Dla zabezpieczenia rejestratorów danych lotu i rozmów w kokpicie konieczne jest podjęcie specjalnych kroków. Dodatkowe środki należy wprowadzić w celu zabezpieczenia poczty, wszelkich możliwych materiałów niebezpiecznych lub ochrony personelu przed narażeniem na działanie materiałów promieniotwórczych.

4.1.5 Czynności władz portu lotniczego

4.1.5.1 Władze portu lotniczego powinny udać się na miejsce zdarzenia i, jeżeli będzie to wymagane, utworzyć łatwo identyfikowalne ruchome stanowisko kierowania. Ruchome stanowisko kierowania powinno być obsadzone odpowiednią liczbą przedstawicieli władz wyższego szczebla, uprawnionych do podejmowania decyzji dotyczących:

- a) operacji w porcie lotniczym;
- b) czynności służb ochrony;
- c) czynności służb medycznych;
- d) operacji statków powietrznych; oraz
- e) operacji związanych z podniesieniem (wydobyciem) statku powietrznego.

4.1.5.2 Władze portu lotniczego dokonają przeglądu listy kontrolnej czynności w sytuacji zagrożenia, w celu zweryfikowania, czy:

- a) uruchomione zostało centrum operacyjne sytuacji zagrożenia dla portu lotniczego;
- b) zainicjowano procedury działania jednostki policji, objętej porozumieniem o wzajemnej pomocy, i przekazano jej kolejne powiadomienia (informacje uzupełniające);

- c) powiadomiono lokalne jednostki straży pożarnej, objęte porozumieniem o wzajemnej pomocy, i zapewniono dla nich eskortę na miejsce wypadku lub do wyznaczonego rejonu koncentracji;
- d) powiadomiono służby medyczne i pogotowie ratunkowe oraz zweryfikowano ich przybycie do wyznaczonego miejsca wyczekiwania lub rejonu koncentracji;
- e) zawiadomiono operatora statku powietrznego, który miał wypadek, i uzyskano informacje dotyczące wszelkich materiałów niebezpiecznych znajdujących się na pokładzie statku powietrznego (np. materiałów wybuchowych, sprężonych lub skroplonych gazów, ciekłych lub stałych materiałów palnych, substancji utleniających, trujących lub zakaźnych, materiałów promieniotwórczych lub substancji żrących) i że informacje te przekazano właściwym uczestnikom działań ratowniczych;
- f) nawiązano współpracę ze służbami ruchu lotniczego w zakresie zamknięcia obszarów portu lotniczego, wyznaczenia dodatkowych dróg powietrznych, opublikowania informacji głosowych oraz zawiadomień NOTAM, informujących o zmniejszeniu ochrony przez lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze;
- g) powiadomiono władze rządowe odpowiedzialne za badanie wypadków lotniczych;
- h) służba meteorologiczna została powiadomiona o konieczności prowadzenia specjalnych obserwacji pogodowych;
- i) poczyniono ustalenia dotyczące bezzwłocznego zbadania i sfotografowania pasa, na którym nastąpiło zdarzenie, w celu identyfikacji położenia szczątków;
- j) poczyniono ustalenia mające na celu zabezpieczenie szczątków do czasu zwolnienia przez organy dochodzeniowe;
- k) biura koordynacji rezerwacji przestrzeni powietrznej (biuro kontroli przepływu ruchu lotniczego), jeżeli są, poinformowano o zmniejszonych możliwościach portu lotniczego; oraz
- l) w wypadkach z ofiarami śmiertelnymi, powiadomiono lekarza patologa i wyznaczono pomieszczenie pełniące rolę tymczasowej kostnicy.

4.1.5.3 We współpracy z policją, władze portu lotniczego powinny:

- a) wyznaczyć miejsca wyczekiwania i rejon koncentracji dla strefy wewnętrznej oraz strefy zewnętrznej działań ratowniczych;
- b) wyznaczyć personel ochrony w miejscach zbiórki i/lub rejonach koncentracji, którego zadaniem byłoby eskortowanie pojazdów, tak aby zapewnić uporządkowany przepływ pojazdów zaangażowanych w działania ratownicze, w szczególności karetek pogotowia, do i z miejsca zdarzenia; oraz
- c) wyznaczyć rejon koncentracji dla pojazdów eskortujących i karetek, zapewniające szybki wyjazd.

4.1.5.4 Po konsultacji z oficerem dowodzącym straży pożarnej, władze portu lotniczego powinny koordynować czynności zewnętrznego personelu ratowniczego i kierować ich czynnościami, tak aby zmaksymalizować ich skuteczność.

4.1.5.5 Władze portu lotniczego powinny także zapewnić dostęp, w zależności od potrzeb, następującego sprzętu i udogodnień:

- a) namioty awaryjne (przenośne osłony) do użytku przez służby inne niż służby medyczne;
- b) toalety;
- c) woda pitna;
- d) liny, bariery itp.;
- e) żywność;

- f) oświetlenie ruchome lub przenośne;
- g) przenośne urządzenia grzewcze;
- h) pachołki, słupki i znaki;
- i) maszyny, sprzęt ciężki, narzędzia ratownicze do uwalniania poszkodowanych;
- j) hydrauliczne narzędzia ratownicze do uwalniania poszkodowanych oraz materiały zabezpieczające; oraz
- k) sprzęt łącznościowy, taki jak megafony, radiotelefony itp.

4.1.5.6 Władze portu lotniczego powinny przeprowadzić wstępną odprawę dla rzecznika prasowego portu lotniczego, a następnie powinny koordynować z rzecznikiem prasowym operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku, jeżeli jest to stosowne, wszelkie informacje prasowe i oświadczenia dla prasy.

4.1.5.7 Za zgodą dowódcy straży pożarnej, dowódcy jednostki policji oraz koordynatora ratownictwa medycznego, dowódca działań ratowniczych z ramienia władz portu lotniczego działający na miejscu zdarzenia powiadomi wszystkie zewnętrzne organizacje pomocowe o zakończeniu sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym.

4.1.6 Czynności służb medycznych

Do obowiązków koordynatora medycznego należy nadzór nad służbami medycznymi oraz:

- a) sprawdzenie, czy powiadomiono objęte porozumieniem o wzajemnej pomocy, zewnętrzne służby medyczne i pogotowie ratunkowe oraz czy służby te dotarły do miejsca wyczekiwania lub do rejonu koncentracji;
- b) zapewnienie odpowiednich przedsięwzięć związanych z selekcją poszkodowanych, opieką nad poszkodowanymi oraz ich ewakuacją z użyciem odpowiednich środków transportu;
- c) kontrolowanie przepływu poszkodowanych i zapewnienie, we współpracy z osobą odpowiedzialną za transport, przekazania poszkodowanych do odpowiednich szpitali za pomocą wszystkich dostępnych środków transportu;
- d) prowadzenie dokładnej listy poszkodowanych, ze wskazaniem nazwisk i miejsc, do których skierowano poszkodowanych;
- e) koordynowanie z operatorem statku powietrznego, który uczestniczył w wypadku, przewozu osób, które nie odniosły obrażeń, do wyznaczonego rejonu oczekiwania;
- f) zapewnienie oceny medycznej dla osób wymagających pomocy ambulatoryjnej i osób, które nie odniosły obrażeń;
- g) zapewnienie uzupełnienia zapasów środków medycznych, jeżeli będzie to konieczne; oraz
- h) zorganizowanie, przy udziale policji, miejsc odbioru zwłok.

4.1.7 Czynności szpitali

Należy wyznaczyć koordynatora szpitali, odpowiedzialnego za:

- a) bezzwłoczne zapewnienie i przewóz lekarzy i zespołów medycznych, wyspecjalizowanych w leczeniu urazów, na miejsce zdarzenia po zawiadomieniu o sytuacji zagrożenia;
- b) zapewnienie pomocy medycznej poszkodowanym dostarczanych do rejonu opieki; oraz

- c) zapewnienie w sytuacjach zagrożenia, w tym przy wypadkach statków powietrznych, odpowiedniej liczby lekarzy i pielęgniarek, sal operacyjnych, oddziałów intensywnej opieki medycznej, zespołów operacyjnych, krwi i środków zwiększających objętość osocza.

4.1.8 Czynności operatorów statków powietrznych

4.1.8.1 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego zgłosi się do ruchomego stanowiska kierowania w celu koordynowania czynności operatora statku powietrznego z dowódcą. W przypadkach, gdy operator statku powietrznego nie ma przedstawicielstwa w porcie lotniczym, władze portu lotniczego powinny wyznaczyć innego operatora z portu lotniczego, nadającego się najlepiej do podjęcia czynności w sytuacji zagrożenia związanych z danym typem statku powietrznego do czasu przybycia na miejsce zdarzenia operatora statku powietrznego uczestniczącego w zdarzeniu.

4.1.8.2 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego dostarczy informacje dotyczące pasażerów, składu załogi i występowania wszelkich materiałów niebezpiecznych, ze wskazaniem ich rozmieszczenia. Materiały niebezpieczne obejmują materiały wybuchowe, gazy sprężone lub skroplone (które mogą być palne lub trujące), ciekłe i stałe substancje palne, substancje utleniające, trujące lub zakaźne, materiały promieniotwórcze i substancje żrące. Informacje dotyczące materiałów niebezpiecznych powinny być jak najszybciej przekazane dowódcy straży pożarnej oraz koordynatorowi medycznemu.

4.1.8.3 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego uzgodni sposób przewozu osób, które nie odniosły obrażeń, z miejsca zdarzenia do wyznaczonego rejonu oczekiwania. Przewóz osób poszkodowanych, ale zdolnych do samodzielnego poruszania się, z miejsca wypadku, jest dopuszczalny wyłącznie po skonsultowaniu z koordynatorem medycznym.

4.1.8.4 Personel operatora statku powietrznego powinien udać się do rejonu oczekiwania dla osób, które nie odniosły obrażeń. Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego wyznaczy z personelu w tym rejonie wykwalifikowanych recepcjonistów, osoby rejestrujące i koordynatorów opieki.

4.1.8.5 Przedstawiciel operatora statku powietrznego dowodzący rejonem oczekiwania dla osób, które nie odniosły obrażeń, będzie nadzorował wspomniane czynności, zapewniając dodatkową opiekę medyczną (jeżeli będzie wymagana), żywność i napoje, odzież, telefon itp.

4.1.8.6 Recepcjoniści powinni kontaktować się z pojazdami transportowymi przybywającymi z miejsca zdarzenia i kierować pasażerów do stolików osób rejestrujących, w celu dokonania rejestracji. Recepcjoniści powinni znać lokalizację urządzeń sanitarnych. Należy uniemożliwić opuszczanie rejonu oczekiwania zanim każda z osób przetransportowanych do rejonu oczekiwania zostanie zidentyfikowana i obsłużona zgodnie z Planem działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym.

4.1.8.7 Osoby rejestrujące będą zapisywać nazwiska pasażerów w wykazie i określać preferowane wymagania rezerwacyjne, tj. zakwaterowanie w hotelu, przewóz drogą powietrzną lub innymi środkami transportu itp. Osoby rejestrujące powinny sporządzić listę wszystkich osób, które należy powiadomić o stanie fizycznym/psychicznym pasażera oraz jego potencjalnych planach. Osoby rejestrujące oznaczają następnie pasażera przywieszką lub nalepką identyfikacyjną (dostępną w zestawie awaryjnym, patrz Załącznik 7, paragraf 10). Po zakończeniu rejestracji osoby rejestrujące kierują pasażerów do koordynatorów opieki.

4.1.8.8 Koordynatorzy opieki oraz specjaliści zdrowia psychicznego, przeszkoleni w zakresie zarządzania stresem, powinni:

- a) zapewnić wsparcie i otuchę dla krewnych i przyjaciół pasażerów i członków załogi znajdujących się na pokładzie statku powietrznego;

- b) zarejestrować krewnych i przyjaciół oczekujących w porcie lotniczym na informacje o osobach znajdujących się na pokładzie; oraz
- c) zapewnić opiekę, otuchę i pomoc osobom poszkodowanym zdolnym do samodzielnego poruszania się, osobom, które nie odniosły obrażeń oraz personelowi reagującemu (jeżeli jest ona wymagana).

4.1.8.9 Operator statku powietrznego lub jego przedstawiciel powiadomi o wypadku statku powietrznego:

- a) personel opieki zdrowotnej i społecznej;
- b) służby celne, w stosownych przypadkach;
- c) służby imigracyjne, w stosownych przypadkach;
- d) pocztę; oraz
- e) służby ochrony środowiska, w stosownych przypadkach.

4.1.8.10 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego odpowiadać będzie za wstępne zawiadomienie krewnych i przyjaciół.

4.1.8.11 Informacje dla prasy przekazywane przez operatorów statków powietrznych będą przygotowywane w porozumieniu z rzecznikiem prasowym portu lotniczego i innych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.

4.1.8.12 Operator statku powietrznego odpowiada za usunięcie wraku statku powietrznego lub unieruchomionego statku powietrznego, ale dopiero po uzyskaniu zgody władz prowadzących dochodzenie w sprawie wypadku statku powietrznego. Więcej informacji zamieszczono w *Podręczniku służb portu lotniczego (Doc 9137), Część 5 - Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych*.

4.1.9 Czynności władz rządowych

Wymagane może być podjęcie odpowiednich czynności, wskazanych w Planach działania w sytuacjach zagrożenia, przez następujące władze rządowe:

- a) personel rządowy prowadzący dochodzenie w sprawie wypadków;
- b) ds. służby zdrowia i opieki społecznej;
- c) pocztowe;
- d) celne;
- e) imigracyjne;
- f) ds. rolnictwa;
- g) ds. robót publicznych; oraz
- h) służby ochrony środowiska.

4.1.10 Czynności rzecznika prasowego

4.1.10.1 Wszyscy przedstawiciele mediów zostaną skierowani do „rejonu dla prasy” przeznaczonego dla personelu mediów akredytowanych (upoważnionych) do relacjonowania przebiegu działań w sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym. W rejonie dla prasy dostępne (zapewniane) będą:

- a) odprawy informacyjne (konferencje prasowe);
- b) środki łączności; oraz
- c) usługi transportowe związane z przewozem do i z miejsca zdarzenia, gdy będzie to dopuszczalne.

4.1.10.2 Jedynie dziennikarze prasowi, reporterzy i samodzielni fotografowie legitymujący się ważną legitymacją prasową, będą dopuszczani do miejsca prowadzenia konferencji prasowych, wyznaczonego rejonu oczekiwania dla prasy lub przewożeni na miejsce wypadku.

4.1.10.3 Ogólnie rzecz biorąc, za przekazywanie dla prasy informacji dotyczących sytuacji zagrożenia odpowiada:

- a) rzecznik prasowy wyznaczony przez władze portu lotniczego; oraz
- b) przedstawiciel operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku.

4.1.10.4 Obowiązuje bezwzględny zakaz dopuszczania prasy lub innego personelu nie biorącego udziału w ratowaniu życia lub gaszeniu pożarów za linię (taśmę) wyznaczającą obszar chroniony, do czasu zakończenia czynności ratowniczych. Linia wyznaczająca obszar chroniony powinna być umieszczona tak, aby interesy mediów zostały uwzględnione w stopniu, na jaki pozwolą czynności ratownicze.

4.2 Wypadek statku powietrznego poza portem lotniczym

4.2.1 Informacje ogólne

Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, jak również porozumienia o pomocy wzajemnej w sytuacjach zagrożenia, powinny być wdrożone natychmiast po wypadku statku powietrznego poza terenem portu lotniczego. W takim przypadku oczekuje się, że podmioty reagujące podejmą czynności opisane w punktach od 4.2.2 do 4.2.11.

4.2.2 Powiadomienie wstępne

Wstępne powiadomienie o wypadku statku powietrznego poza terenem portu lotniczego będzie zazwyczaj przekazane przez świadka do lokalnej jednostki policji, straży pożarnej lub centrum alarmowania i powiadamiania, jeżeli takie istnieje. Centrum alarmowania i powiadamiania to scentralizowany system powiadamiania o wszelkich sytuacjach zagrożenia, który alarmuje właściwe podmioty reagujące odpowiednio do charakteru sytuacji.

4.2.3 Czynności służb ruchu lotniczego

4.2.3.1 Zainicjowanie reakcji na sytuację zagrożenia za pomocą alarmowego systemu łączności (patrz Rysunek 8-2).

4.2.3.2 Powiadomienie służb ratowniczych właściwych dla danego obszaru, z podaniem informacji o miejscu wypadku, współrzędnych według mapy z siatką kwadratów i innych istotnych szczegółów. Szczegóły te mogą obejmować czas wypadku i rodzaj statku powietrznego biorącego w nim udział. W kolejnych powiadomieniach zakres informacji może zostać rozszerzony na szczegółowe informacje o liczbie osób na pokładzie statku powietrznego, ilości paliwa, operatorze statku powietrznego, jeżeli ma to zastosowanie, oraz materiałach niebezpiecznych na pokładzie, z podaniem ich ilości i umiejscowienia, jeżeli są one znane.

4.2.3.3 Powiadomienie służby ratowniczo-gaśniczej portu lotniczego, policji i służb ochrony lotniska, władz portu lotniczego oraz służb medycznych zgodnie z procedurą przewidzianą w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, z podaniem współrzędnych zdarzenia według mapy z siatką kwadratów.

4.2.3.4 W razie potrzeby bezzwłoczne opublikowanie następującego zawiadomienia NOTAM:
„Poziom ochrony lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej obniżony do kategorii (podać numer kategorii) do odwołania”³

4.2.3.5 Sprawdzenie, z użyciem pisemnej listy kontrolnej, zakończenia powyższych czynności, ze wskazaniem czasu (czasów) oraz osoby wykonującej czynności.

4.2.4 Czynności służb ratowniczo-gaśniczych portu lotniczego

4.2.4.1 Powiadomienie o wypadku statku powietrznego poza terenem portu lotniczego będzie normalnie przekazywane przez służby ruchu lotniczego, lokalną jednostkę policji lub lokalną jednostkę straży pożarnej. Wyznaczone pojazdy zostaną wysłane zgodnie z istniejącym porozumieniem o pomocy wzajemnej zawartym z lokalną jednostką straży pożarnej (patrz Załącznik 5):

4.2.4.2 Do zadań lotniskowych służb-ratowniczo gaśniczych należy:

- a) dojazd najwłaściwszą drogą do miejsca zdarzenia poza terenem portu lotniczego, we współpracy z lokalną jednostką policji odpowiedzialną za zabezpieczenie dróg dojazdowych i wyjazdowych;
- b) skoordynowanie czynności z jednostką (jednostkami) straży pożarnej, objętą umową o wzajemnej pomocy;
- c) podczas dojazdu, wymiana z lokalną jednostką straży pożarnej sprawującą jurysdykcję nad danym terenem informacji o:
 - 1) miejscu wyczekiwania i/lub rejonie koncentracji;
 - 2) zapewnianych zasobach osobowych i sprzętowych; oraz
 - 3) przekazanie wszelkich innych stosownych informacji.

4.2.4.3 Dowódca lotniskowej służby ratowniczo gaśniczej składa meldunki dowódcy oddziału lokalnej jednostki straży pożarnej sprawującej jurysdykcję nad danym terenem i prosi o dalsze rozkazy.

4.2.4.4 Pomiędzy lotniskową służbą ratowniczo-gaśniczą, jednostką lokalnej straży pożarnej, która kieruje działaniem oraz innymi jednostkami straży pożarnej objętymi porozumieniem o wzajemnej pomocy powinny zostać dokonane wcześniejsze ustalenia wskazujące, kto jest najlepiej wyposażony do gaszenia pożarów obejmujących statek powietrzny lub konstrukcje. Ponadto powinno zostać osiągnięte wcześniejsze porozumienie co do kwestii, która z jednostek będzie dowodziła akcją w razie wypadku z udziałem statku powietrznego, a która w przypadku pożaru obejmującego konstrukcje portu lotniczego.

4.2.5 Czynności policji i służb ochrony

4.2.5.1 Pierwszy funkcjonariusz służby ochrony / policji, który pojawi się na miejscu zdarzenia, przejmie odpowiedzialność za ochronę, bezzwłocznie zapewni wolne pasy ruchu na drogach dojazdowych i wyjazdowych dla pojazdów służb oraz, w razie potrzeby, zażąda wsparcia. Funkcjonariusz ten pozostaje dowodzącym w zakresie ochrony do czasu zwolnienia przez władze odpowiedzialne za utrzymanie porządku sprawujące jurysdykcję na danym obszarze.

³ „Airport rescue and fire fighting service reduced to category ... until further notice”.

4.2.5.2 Podstawowym obowiązkiem policji i personelu ochrony jest zapewnienie przepływu ruchu i zabezpieczenie miejsca zdarzenia. Funkcjonariusze policji i personel ochrony powiadomią właściwe centrum łączności o lokalizacji miejsca zdarzenia oraz dostępnych sposobach dojazdu i wyjazdu. Po konsultacji z dowodzącym akcją, znajdującym się na miejscu zdarzenia, uruchomią środki kontroli ruchu, aby pomóc reagującym pojazdom służb.

4.2.5.3 Personel ochrony i policja będą kierowali ruchem w pobliżu miejsca zdarzenia i zapobiegali naruszaniu szczątków rozrzuconych wokół miejsca zdarzenia.

4.2.5.4 Miejsce zdarzenia powinno być jak najszybciej otoczone kordonem, którego zadaniem będzie niedopuszczanie intruzów, prasy, zwiedzających, gapiów i poszukiwaczy pamiątek. Wokół miejsca zdarzenia należy rozmieścić odpowiednie oznakowanie, ostrzegające wszystkie osoby o możliwych zagrożeniach, mogących spowodować poważne obrażenia, w przypadku wejścia ten teren. Dla zapobieżenia zapaleniu się par paliwa w odległości do około 100 m od miejsca zdarzenia nie wolno używać flar.

4.2.5.5 Jak najszybciej należy zapewnić łączność pomiędzy wszystkimi punktami kontrolnymi ochrony oraz stanowiskiem kierowania lub centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia.

4.2.5.6 Jak najszybciej należy powiadomić wszystkie inne podmioty, tak jak to pokazano na Rysunku 8-2.

4.2.5.7 Władze kontrolujące powinny wydać identyfikacyjne opaski, przepustki lub identyfikatory, które będą kontrolowane przez funkcjonariusza ochrony / policji lub jednostkę ochrony / policji.

4.2.5.8 Dla zabezpieczenia rejestratorów danych lotu i rozmów w kokpicie konieczne jest podjęcie specjalnych kroków. Dodatkowe środki należy wprowadzić w celu zabezpieczenia poczty, wszelkich możliwych materiałów niebezpiecznych lub ochrony personelu przed narażeniem na działanie materiałów promieniotwórczych.

4.2.6 Czynności władz portu lotniczego

Porozumienia o wzajemnej pomocy w czasie sytuacji zagrożenia, zawarte z otaczającą port lotniczy społecznością lokalną, umożliwiają władzom portu lotniczego podjęcie następujących czynności:

- a) zgłoszenie się na miejsce zdarzenia;
- b) uruchomienie centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym i ruchomego stanowiska kierowania (jeżeli jest to wymagane);
- c) zapewnienie maksymalnego zakresu pomocy w sytuacji zagrożenia, zgodnie z żądaniem uprawnionych podmiotów dowodzących w przypadku wypadku / incydentu poza terenem portu lotniczego;
- d) powiadomienie operatora statku powietrznego biorącego udział w zdarzeniu;
- e) powiadomienie innych podmiotów zgodnie z Rysunkiem 8-2; oraz
- f) zapewnienie sprzętu i personelu medycznego.

4.2.7 Czynności służb medycznych

4.2.7.1 W normalnych okolicznościach za zapewnienie opieki służb medycznych odpowiada obrona cywilna i władze lokalne. Jednakże w razie wypadków poza terenem portu lotniczego z dużą liczbą poszkodowanych właściwa może być także pomoc medyczna lotniskowych służb medycznych.

4.2.7.2 Zgodnie z porozumieniem o pomocy wzajemnej ze społecznością otaczającą port lotniczy, władze portu lotniczego mogą, na żądanie i w miarę możliwości, zapewnić dostawę elementów wyposażenia medycznego, środków medycznych (np. środków pierwszej pomocy, noszy, worków na zwłoki, namiotów awaryjnych itp.) oraz wsparcie personelu pierwszej pomocy w miejscu zdarzenia.

4.2.8 Czynności szpitali

4.2.8.1 Zapewnienie odpowiedniej liczby lekarzy, pielęgniarek, sal operacyjnych, oddziałów intensywnej opieki medycznej oraz zespołów operacyjnych na wypadek sytuacji zagrożenia, w tym wypadków statków powietrznych.

4.2.8.2 Zapewnienie opieki medycznej poszkodowanym dostarczonym do szpitala.

4.2.9 Czynności operatorów statków powietrznych

4.2.9.1 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego zgłosi się do ruchomego stanowiska kierowania w celu koordynowania czynności jakie ma realizować operator statku powietrznego z dowódcą działań ratowniczych.

4.2.9.2 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego dostarczy informacje dotyczące pasażerów, składu załogi i występowania wszelkich materiałów niebezpiecznych, ze wskazaniem ich rozmieszczenia. Materiały niebezpieczne obejmują materiały wybuchowe, gazy sprężone lub skroplone (które mogą być palne lub trujące), ciekłe i stałe substancje palne, substancje utleniające, trujące lub zakaźne, materiały promieniotwórcze i substancje żrące. Informacje dotyczące materiałów niebezpiecznych powinny być jak najszybciej przekazane dowódcy straży pożarnej oraz koordynatorowi medycznemu.

4.2.9.3 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego uzgodni sposób przewozu osób, które nie odniosły obrażeń, z miejsca zdarzenia do wyznaczonego rejonu oczekiwania. Przewóz osób poszkodowanych, ale zdolnych do samodzielnego poruszania się, z miejsca wypadku, jest dopuszczalny wyłącznie po skonsultowaniu z koordynatorem medycznym.

4.2.9.4 Personel operatora statku powietrznego powinien udać się do rejonu oczekiwania dla osób, które nie odniosły obrażeń. Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego wyznaczy z personelu w tym rejonie wykwalifikowanych recepcjonistów, osoby rejestrujące i koordynatorów opieki.

4.2.9.5 Przedstawiciel operatora statku powietrznego dowodzący rejonem oczekiwania dla osób, które nie odniosły obrażeń, będzie nadzorował wspomniane czynności, zapewniając dodatkową opiekę medyczną (jeżeli będzie wymagana), żywność i napoje, odzież, telefony itp.

4.2.9.6 Recepcjoniści powinni kontaktować się z pojazdami transportowymi przybywającymi z miejsca zdarzenia i kierować pasażerów do stolików osób rejestrujących, przy których osoby te będą rejestrowane. Recepcjoniści powinni znać lokalizację punktów sanitarnych i udzielania pomocy, tj. toalet, telefonów, miejsc wydawania odzieży, wody pitnej itp.

4.2.9.7 Osoby rejestrujące będą rejestrować nazwisko pasażera w wykazie osób i określać preferowane wymagania rezerwacyjne, tj. zakwaterowanie w hotelu, przewóz drogą powietrzną lub innymi środkami transportu itp. Osoby rejestrujące powinny sporządzić listę wszystkich osób, które należy powiadomić o stanie fizycznym/psychicznym pasażera oraz jego potencjalnych planach. Osoby rejestrujące oznaczają następnie pasażera przywieszką lub nalepką identyfikacyjną (dostępną w zestawie awaryjnym, patrz Załącznik 7, paragraf 10). Po zakończeniu rejestracji osoby rejestrujące kierują pasażerów do koordynatorów opieki.

4.2.9.8 Operator statku powietrznego lub jego przedstawiciel powiadomi o wypadku statku lotniczego:

- a) krajowe władze licencjonujące oraz władze odpowiedzialne za badanie wypadków lotniczych, zgodnie z wymaganiami;
- b) personel opieki zdrowotnej i społecznej;
- c) służby celne, w stosownych przypadkach;
- d) służby imigracyjne, w stosownych przypadkach;
- e) pocztę; oraz
- f) służby ochrony środowiska, w stosownych przypadkach.

4.2.9.9 Przedstawiciel wyższego szczebla operatora statku powietrznego odpowiadać będzie za wstępne zawiadomienie krewnych i przyjaciół.

4.2.9.10 Informacje dla prasy przekazywane przez operatorów statków powietrznych będą przygotowywane w porozumieniu z oficerem informacji publicznej portu lotniczego i innych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.

4.2.9.11 Operator statku powietrznego odpowiada za usunięcie wraku statku powietrznego lub unieruchomionego statku powietrznego, ale dopiero po uzyskaniu zgody władz prowadzących dochodzenie w sprawie wypadku statku powietrznego. Więcej informacji zamieszczono w *Podręczniku służb lotniskowych (Doc 9137), Część 5 - Usuwanie unieruchomionego statku powietrznego*.

4.2.10 Czynności władz rządowych

Wymagane może być podjęcie odpowiednich czynności, wskazanych w Planach działania w sytuacjach zagrożenia, przez następujące władze rządowe po ich powiadomieniu:

- a) personel rządowy prowadzący dochodzenie w sprawie wypadków;
- b) ds. opieki zdrowotnej i społecznej;
- c) pocztowe;
- d) celne, imigracyjne i ds. rolnictwa; oraz
- e) służby ochrony środowiska.

4.2.11 Czynności rzecznika prasowego

4.2.11.1 Za przekazywanie dla prasy informacji dotyczących sytuacji zagrożenia poza portem lotniczym odpowiada:

- a) przedstawiciel operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku;
- b) rzecznik prasowy wyznaczony przez władzę rządową odpowiedzialną za kierowanie działaniem; oraz
- c) rzecznik prasowy wyznaczony przez władze portu lotniczego.

4.2.11.2 Dostęp do miejsc odpraw informacyjnych lub wyznaczonych rejonów oczekiwania dla prasy oraz możliwość dowiezienia na miejsce zdarzenia będą mogli mieć tylko dziennikarze prasowi i samodzielni reporterzy / fotografowie legitymujący się ważną legitymacją prasową.

4.2.11.3 Ogólnie rzecz biorąc, za przekazywanie dla prasy informacji dotyczących sytuacji zagrożenia dotyczącej statku powietrznego odpowiada:

- a) rzecznik prasowy wyznaczony przez władze portu lotniczego; oraz
- b) przedstawiciel operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku.

4.2.11.4 Obowiązuje bezwzględny zakaz dopuszczania prasy lub innego personelu nie biorącego udziału w ratowaniu życia lub gaszeniu pożarów za linię (taśmę) wyznaczającą obszar chroniony, do czasu zakończenia czynności ratowniczych i uznania wejścia do obszaru za bezpieczne przez dowodzącego akcją na miejscu zdarzenia lub dowódcę straży pożarnej.

4.3 Pełna gotowość operacyjna

4.3.1 Informacje ogólne

Podmioty uwzględnione w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego będą stawiane w stan „pełnej gotowości operacyjnej” w przypadkach, gdy wiadomo jest, że statek powietrzny zbliżający się do portu lotniczego ma, lub podejrzewa się, że ma, takie problemy, które powodują bezpośrednie zagrożenie wypadkiem.

4.3.2 Czynności służb ruchu lotniczego

4.3.2.1 Powiadomienie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej o konieczności ustawienia się na określonych wcześniej stanowiskach odpowiednich dla pasa planowanego do lądowania i przekazanie jak największej ilości szczegółowych informacji dotyczących:

- a) typu statku powietrznego;
- b) ilości paliwa na pokładzie;
- c) liczbie osób na pokładzie, w tym osób specjalnej troski - upośledzonych, unieruchomionych, niewidomych, niesłyszących;
- d) charakterze problemów;
- e) pasie planowanym do lądowania;
- f) przewidywanym czasie lądowania;
- g) operatorze statku powietrznego, jeżeli jest to stosowne; oraz
- h) wszelkich materiałach niebezpiecznych na pokładzie, w tym o ich ilości i rozmieszczeniu, jeżeli są znane.

4.3.2.1 Zainicjowanie powiadomienia jednostki (jednostek) lokalnej straży pożarnej objętej porozumieniem o wzajemnej pomocy oraz innych stosownych podmiotów zgodnie z procedurą wskazaną w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, ze wskazaniem, jeżeli będzie to konieczne, miejsca wyczekiwania oraz bramy wjazdowej do portu lotniczego, z której należy korzystać.

4.3.3 Czynności innych podmiotów

Konkretne obowiązki i zadania różnych podmiotów wymienionych w punktach od 4.1.2 do 4.1.10, związane z wypadkiem statku powietrznego w porcie lotniczym, mogą mieć również zastosowanie w sytuacji „pełnej gotowości”, odpowiednio do lokalnych wymagań operacyjnych.

4.4 Lokalny stan pogotowia

4.4.1 Informacje ogólne

Podmioty uwzględnione w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego będą stawiane w „lokalny stan pogotowia” w przypadkach, gdy statek powietrzny zbliżający się do portu lotniczego ma, lub podejrzewa się, że ma, pewien defekt, ale nie powoduje to problemów, które w normalnej sytuacji powodowałyby jakiekolwiek poważne trudności w przeprowadzeniu bezpiecznego lądowania.

4.4.2 Czynności służb ruchu lotniczego

Powiadomienie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej o postawieniu w stan pogotowia na prośbę pilota lub zgodnie z lokalnymi porozumieniami zawartymi przez port lotniczy i konieczności ustawienia się na określonych wcześniej stanowiskach odpowiednich dla pasa planowanego do lądowania. Przekazanie jak największej ilości szczegółowych informacji dotyczących:

- a) typu statku powietrznego;
- b) ilości paliwa na pokładzie;
- c) liczbie osób na pokładzie, w tym osób specjalnej troski - upośledzonych, unieruchomionych, niewidomych, niesłyszących;
- d) charakterze problemów;
- e) pasie planowanym do lądowania;
- f) przewidywanym czasie lądowania;
- g) operatorze statku powietrznego, jeżeli jest to stosowne; oraz
- h) wszelkich materiałach niebezpiecznych na pokładzie, w tym o ich ilości i rozmieszczeniu, jeżeli są znane.

4.4.3 Czynności innych podmiotów

Konkretne obowiązki i zadania różnych podmiotów wymienionych w punktach od 4.1.2 do 4.1.10, związane z wypadkiem statku powietrznego w porcie lotniczym, mogą mieć również zastosowanie w sytuacji „lokalnego stanu pogotowia”, odpowiednio do lokalnych wymagań operacyjnych.

4.5 Sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym nie związane z wypadkiem statku powietrznego

4.5.1 Informacje ogólne

4.5.1.1 Procedury i techniki opracowane dla reagowania na sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym niezwiązane z wypadkiem statku powietrznego powinny być podobne do technik wykorzystywanych przy sytuacjach zagrożenia związanych z wypadkiem statku powietrznego. Należy przyjąć do wiadomości, że sytuacje zagrożenia wymagające interwencji służb medycznych lub gaśniczych mogą wystąpić w każdym miejscu, w

którym pracuje lub zbierze się duża grupa ludzi. Problem ten może być znaczący w przypadku portów lotniczych z uwagi na narażenie ich na zagrożenia związane z ich normalnymi czynnościami, takimi jak przyloty i odloty pasażerów, przybycie osób odwiedzających oraz korzystanie z obiektów użyteczności publicznej (tj. obszarów ruchu pojazdów i parkingów, restauracji, barów, miejsc obsługi i przechowywania bagażu itp.). Ponadto porty lotnicze mogą być wybierane przez osoby niezadowolone jako miejsca protestu przeciwko różnym grupom lub działaniom.

4.5.1.2 Zróżnicowany charakter osób podróżujących drogą powietrzną sprawia, że władze portu lotniczego powinny rozważyć potrzebę zorganizowania dostępnej służby medycznej, która byłaby w stanie zapewnić pomoc w takich przypadkach, jak zatrzymanie akcji serca, bóle brzucha, oparzenia, rany cięte, otarcia i inne problemy medyczne. Stany takie mogą wymagać zorganizowania miejsca opieki oraz szczegółowych planów pomocy wzajemnej, uzgodnionych z podmiotami zewnętrznymi (patrz Załącznik 5).

4.6 Akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym

4.6.1 Informacje ogólne

4.6.1.1 Szczegółowe informacje o postępowaniu w przypadkach bezprawnej ingerencji przedstawiono w Podręczniku Ochrony ICAO. Wynikające stąd obowiązki i zadania różnych podmiotów wymienionych w punktach od 4.1.2 do 4.1.10 związane z reagowaniem na sytuację zagrożenia powinny zostać określone, odpowiednio do okoliczności, zgodnie z lokalnymi wymaganiami operacyjnymi i procedurami opisanymi w Podręczniku Ochrony ICAO.

4.6.1.2 Statek powietrzny, będący przedmiotem sabotażu lub bezprawnego zawładnięcia powinien być zaparkowany w odizolowanym miejscu na płycie postojowej do czasu zakończenia bezprawnej ingerencji. Miejsce takie powinno znajdować się w odległości co najmniej 100 m od innych miejsc postojowych, budynków lub obszarów ogólnodostępnych, zgodnie z Załącznikiem 14 ICAO. W takich przypadkach konieczne może być ewakuowanie pasażerów bez pomocy pomostów załadunkowych znajdujących się w terminalu pasażerskim. Dostępne mogą być pomosty samojezdne, którymi można podjechać na miejsce; w przeciwnym wypadku można użyć schodów lub pneumatycznych zjeżdżalni, w jakie wyposażony jest statek powietrzny.

4.7 Sytuacje związane z materiałami niebezpiecznymi

4.7.1 Informacje ogólne

4.7.1.1 Szczegółowe informacje dotyczące procedur postępowania z sytuacjami związanymi z materiałami niebezpiecznymi zostały podane w opublikowanych przez ICAO *Wytycznych dotyczących reagowania w sytuacjach zagrożenia związanych z materiałami niebezpiecznymi*⁴ (Doc 9481).

4.7.1.2 Drogą powietrzną może być przewożonych wiele rodzajów materiałów niebezpiecznych. Obejmują one materiały wybuchowe, sprężone lub skroplone gazy (które mogą być palne lub trujące), ciekłe lub stałe substancje palne, substancje utleniające, trujące lub zakaźne, materiały promieniotwórcze lub substancje żrące. Przesyłki zawierające materiały niebezpieczne mogą znajdować się w magazynach ładunków towarowych (cargo) portu lotniczego, na pomostach załadunkowych statków powietrznych, w przedziałach ładunkowych statków powietrznych itp. Personel ratowniczy i gaśniczy musi mieć świadomość potencjalnych zagrożeń stwarzanych przez wszelkie materiały niebezpieczne i musi być przygotowany do działania w związanych z nimi sytuacjach zagrożenia. Wypadki z udziałem statku powietrznego przewożącego materiały niebezpieczne stwarzają

⁴ *Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents involving Dangerous Goods.*

szczególne problemy w zakresie ratownictwa i gaszenia, jakkolwiek obecność wspomnianych ładunków może nie być od razu znana. Operatorzy statków powietrznych powinni niezwłocznie informować o obecności lub możliwej obecności materiałów niebezpiecznych na pokładzie statku powietrznego uczestniczącego w wypadku. Przesyłki zawierające materiały niebezpieczne mogą być zidentyfikowane dzięki wyraźnie widocznym, romboidalnym nalepkom oznaczającym materiały niebezpieczne. Personel ratowniczo-gaśniczy powinien zapoznać się z różnymi nalepkami.

4.7.1.3 W przypadku rozerwania paczki zawierającej materiał promieniotwórczy i wycieku tego materiału może nastąpić skażenie pojazdów lub osób poruszających się w pobliżu obszaru lub przez obszar. W przypadku naruszenia materiału promieniotwórczego, wiatr lub prądy konwekcyjne wywołane przez pożar statku powietrznego mogą przenieść i rozproszyć materiał promieniotwórczy na dużej odległości, stwarzając zagrożenie dla dużego obszaru. W przypadku uszkodzenia przesyłek zawierających materiał promieniotwórczy, niezwłocznie wymagana będzie pomoc ekspertów ds. radiologii. Należy określić najwłaściwszą organizację, która może zapewnić taką pomoc. Może to być jeden z podmiotów wymienionych w punkcie 3.1.1.

4.7.1.4 W przypadku odkrycia uszkodzonych pojemników, mogących spowodować obrażenia lub stanowić zagrożenie dla zdrowia osób znajdujących się w statku powietrznym lub personelu ratowniczego, narażonych na działanie ich zawartości (w szczególności materiałów promieniotwórczych, etiologicznych lub trujących), należy zastosować specjalne środki ostrożności. Należy wykorzystać personel przeszkolony w postępowaniu w przypadku problemów szczególnych. W przypadku odkrycia uszkodzonych przesyłek zawierających materiały niebezpieczne, w szczególności materiały promieniotwórcze, zakaźne lub trujące, należy zastosować środki chroniące zdrowie osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego i personelu ratowniczego, narażonych na działanie tych materiałów. Personel służb gaśniczych i inni ratownicy powinni być przeszkoleni w postępowaniu w przypadku problemów szczególnych.

4.7.1.5 W przypadku podejrzenia obecności materiałów promieniotwórczych należy przestrzegać następujących procedur ogólnych:

- a) najbliższy zakład wyposażony w instalację nuklearną, szpital z oddziałem radiologicznym, baza wojskowa lub jednostka obrony cywilnej powinny bezzwłocznie wysłać na miejsce zdarzenia zespół radiologiczny;
- b) osoby mające styczność z materiałem promieniotwórczym należy odseparować od innych osób do czasu zbadania przez lekarzy z zespołu radiologicznego;
- c) podejrzany materiał należy zidentyfikować, ale nie należy go przenosić przed zabezpieczeniem przez upoważniony personel i uzyskaniem zezwolenia tego personelu. Odzież i narzędzia wykorzystywane na miejscu zdarzenia powinny być odseparowane do czasu zwolnienia ich przez zespół radiologiczny;
- d) nie wolno spożywać żywności lub wody pitnej, gdyż mogą być skażone;
- e) na miejscu zdarzenia może pozostać jedynie wyposażony w odpowiednią odzież personel ratowniczo-gaśniczy; wszystkie inne osoby powinny pozostawać jak najdalej od miejsca zdarzenia; oraz
- f) wszystkie szpitale należy bezzwłocznie powiadomić o tym, że zdarzenie obejmowało uwolnienie materiału promieniotwórczego, aby w szpitalu wyznaczone zostały odpowiednie strefy odkażania.

4.7.1.6 Podstawowe przepisy dotyczące przewozu materiałów promieniotwórczych wszystkimi środkami transportu zostały opublikowane przez Międzynarodową Agencję Energii Atomowej (IAEA). Przepisy te stanowią podstawę wielu przepisów krajowych.

4.7.1.7 Żywność i woda pitna, które mogły ulec skażeniu materiałem etiologicznym lub trującym, nie powinny być wykorzystywane. O tym fakcie należy bezzwłocznie powiadomić odpowiednie władze ds. zdrowia publicznego i władze weterynaryjne.

4.7.1.8 Wszyscy poszkodowani i inne osoby narażone na działanie materiałów niebezpiecznych powinny być jak najszybciej usunięte z miejsca zdarzenia i przetransportowane do odpowiednich placówek medycznych w celu podjęcia właściwego leczenia.

4.7.1.9 Kwestie związane z postępowaniem z materiałami niebezpiecznymi omówione zostały w wielu publikacjach. Są to między innymi: wydana przez ICAO *Instrukcja techniczna bezpiecznego przewozu drogą powietrzną materiałów niebezpiecznych*⁵ (Doc 9284), *Przepisy dotyczące materiałów niebezpiecznych* Międzynarodowego Stowarzyszenia Przewoźników Powietrznych (IATA), *Przepisy bezpiecznego transportu materiałów promieniotwórczych oraz Plany działania w sytuacjach zagrożenia dla wypadków transportowych obejmujących materiały promieniotwórcze*⁶ Międzynarodowej Agencji Energii Atomowej. Dla jednostek straży pożarnej szczególnie użyteczny będzie *Przewodnik ochrony przeciwpożarowej dla materiałów niebezpiecznych*⁷ amerykańskiego Krajowego Stowarzyszenia Ochrony Przeciwpożarowej (*National Fire Protection Association*).

4.8 Katastrofa naturalna

4.8.1 Informacje ogólne

4.8.1.1 Katastrofy naturalne, na jakie narażone mogą być porty lotnicze, obejmują burze, powódzie, trzęsienia ziemi i tsunami. Podatność portu lotniczego na te katastrofy zależy będzie, w dużym stopniu, od położenia geograficznego, ponieważ najbardziej niebezpieczne ich przypadki odnotowywane są na pewnych obszarach lub pasach. Jakkolwiek nie da się im w żaden sposób zapobiec, istnieją działania, które można podjąć, aby zminimalizować szkody i przyspieszyć przywrócenie operacji statków powietrznych.

4.8.1.2 Zazwyczaj określanie tendencji pogodowych, prognozowanie i śledzenie przemieszczania się burz oraz powiadamianie opinii publicznej o możliwych zagrożeniach należy do zadań służb meteorologicznych w danym obszarze.

4.8.1.3 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien obejmować wstępne środki ochrony, zapasy awaryjne na wypadek wystąpienia katastrofy lokalnej, schrony dla personelu oraz procedury oczyszczenia portu lotniczego po katastrofie i przywrócenia jego normalnego działania. Operacje statków powietrznych będą zazwyczaj niemożliwe na kilka godzin przed i po burzy.

4.8.1.4 Po otrzymaniu ostrzeżenia o silnej burzy należy powiadomić wszystkich właścicieli statków powietrznych mających bazę lub lokal w porcie lotniczym. Ostrzeżenia należy przekazać wszystkim pilotom statków powietrznych znajdujących się w drodze do portu lotniczego. Odpowiedzialność za statki powietrzne ponoszą ich właściciele i piloci. Jeżeli będzie to możliwe, wszystkie statki powietrzne znajdujące się na ziemi należy ewakuować do portów lotniczych znajdujących się poza rejonem objętym przez burzę. Statkom powietrznym znajdującym się w powietrzu należy doradzić skierowanie się do alternatywnego portu lotniczego. Statki powietrzne znajdujące się na ziemi, których nie można odesłać, powinny zostać osłonięte lub zamocowane tak, aby były zwrócone w kierunku wiatru.

4.8.1.5 Podczas katastrof naturalnych częste są przerwy w zasilaniu, spowodowane albo uszkodzeniem elektrowni, albo zniszczeniem linii przesyłowych. Porty lotnicze zlokalizowane w obszarach silnych burz powinny zastosować środki zapewniające skrócenie przerwy w zasilaniu do minimum, poprzez zapewnienie rezerwowych generatorów spalinowych, albo dwóch źródeł zasilania od dostawców komercyjnych.

⁵ *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air*

⁶ *Regulations for the Safe Transport of Radioactive Materials and Emergency Response Planning for Transport Accidents Involving Radioactive Materials*

⁷ *Fire Protection Guide on Hazardous Material*

4.8.1.6 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien wskazywać personel odpowiedzialny za zabezpieczenie budynków, którego zadaniem będzie zebranie lub zabezpieczenie wszelkich niezamocowanych przedmiotów, które mogłyby zostać porwane przez wiatr. W przypadku zagrożenia zalaniem konieczne może być napełnienie i ułożenie worków z piaskiem.

4.8.1.7 Katastrofy naturalne wymagają dużych ilości specjalnego sprzętu, koniecznego przy trzęsieniach ziemi, powodziach, tsunami itp. Należy zbadać ilość i rodzaj sprzętu ratunkowego dostępnego w każdym z podmiotów i sporządzić skonsolidowaną listę sprzętu dostępnego w danym regionie.

4.9 Sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym graniczącym z obszarami wodnymi

4.9.1 Informacje ogólne

Wiele portów lotniczych położonych jest obok dużych zbiorników wodnych, wymagających korzystania z dodatkowych służb ratowniczych. Statek powietrzny może szybko zatonać, w wyniku czego głównym problemem zagrażającym osobom na jego pokładzie będzie utonięcie lub hipotermia. Niektóre statki powietrzne nie są wyposażone w kamizelki ratunkowe, tratwy lub pneumatyczne zjeżdżalnie. Należy zapewnić sprzęt pływający umożliwiający przewóz wszystkich osób znajdujących się na pokładzie największego statku powietrznego regularnie korzystającego z portu lotniczego. Sprzęt ten powinien być przewożony na pływających pojazdach ratowniczych, przygotowanych do natychmiastowego podjęcia czynności ratowniczych.

ROZDZIAŁ 5

CENTRUM OPERACYJNE SYTUACJI ZAGROŻENIA I RUCHOME STANOWISKO KIEROWANIA

5.1 Informacje ogólne

W każdym porcie lotniczym należy zapewnić stałe centrum operacyjne sytuacji zagrożenia, które będzie zajmowało się kierowaniem działaniami w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia. Niektóre sytuacje zagrożenia będą wymagały ruchomego stanowiska kierowania w miejscu zdarzenia, normalnie podlegającego znajdującemu się na miejscu zdarzenia dowódcy z ramienia władz portu lotniczego.

5.2 Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia

5.2.1 Główne cechy tej jednostki:

- a) ma stałą lokalizację;
- b) działa na potrzeby wsparcia dowódcy działań ratowniczych znajdującego na miejscu zdarzenia w ruchomym stanowisku kierowania, w przypadku wypadków / incydentów statków powietrznych;
- c) pełni rolę centrum kierowania, koordynacji i łączności w przypadku bezprawnego zawładnięcia statkiem powietrznym i groźby zamachu bombowego;
- d) jest operacyjnie dostępne przez całą dobę.

5.2.2 Lokalizacja centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia, jeżeli jest to tylko możliwe, powinna zapewniać możliwość obserwacji wzrokowej pola ruchu naziemnego i odizolowanego stanowiska postojowego dla statków powietrznych.

5.2.3 Ruchome stanowisko kierowania będzie zazwyczaj właściwym miejscem do koordynowania wszystkich funkcji związanych z kierowaniem i zapewnieniem łączności. Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia to wyznaczony obszar portu lotniczego, który jest zazwyczaj wykorzystywany do wsparcia i koordynacji w wypadkach/incydentach, bezprawnym zawładnięciu statkiem powietrznym oraz incydentach związanych z groźbą zamachu bombowego. Jednostka ta powinna być wyposażona w niezbędny sprzęt i personel, umożliwiający komunikowanie się ze stosownymi podmiotami podejmującymi czynności w sytuacji zagrożenia, w tym z ruchomym stanowiskiem kierowania, gdy zostanie ono uruchomione. Urządzenia łącznościowe i elektroniczne należy sprawdzać codziennie.

5.3 Ruchome stanowisko kierowania

5.3.1 Ruchome stanowisko kierowania to punkt, w którym zbierają się szefowie współpracujących podmiotów, aby otrzymywać i przekazywać informacje oraz podejmować decyzje związane z działaniami ratowniczymi. Główne cechy ruchomego stanowiska kierowania:

- a) jest to jednostka ruchoma, która jest zdolna do szybkiego przemieszczenia się;
- b) służy jako centrum kierowania, koordynacji i łączności w razie wypadku / incydentu statku powietrznego;
- c) jest sprawne do działania w czasie wypadku / incydentu statku powietrznego; oraz
- d) jest prawidłowo umiejscowione, odpowiednio do wiatru i warunków terenowych.

5.3.2 W razie wypadku / incydentu, uruchomienie wyznaczonego, rozpoznawalnego i wyraźnie widocznego ruchomego stanowiska kierowania jest sprawą najwyższej wagi. Stanowisko to należy uruchomić jak najszybciej, najlepiej równocześnie z zainicjowaniem czynności ratowniczo-gaśniczych. Konieczne jest utrzymanie ciągłości kierowania, tak aby każdy podmiot podlegający ruchomemu stanowisku kierowania mógł otrzymać odpowiednie informacje o sytuacji przed podjęciem indywidualnych zadań i obowiązków.

5.3.3 Ruchome stanowisko kierowania powinno być wyposażone w niezbędny personel i sprzęt, umożliwiający komunikowanie się ze wszystkimi podmiotami biorącymi udział w działaniach związanych z sytuacją zagrożenia, w tym z centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia. Urządzenia łącznościowe i elektroniczne powinny być sprawdzane raz w miesiącu.

5.3.4 W celu wyeliminowania zamieszania i przerw w łączności, wynikających z faktu, że na stanowisku kierowania działa kilka różnych podmiotów korzystających z różnych częstotliwości radiowych i telefonów, kluczowe znaczenie ma zmniejszenie hałasu poprzez stosowanie zestawów słuchawkowo-mikrofonowych lub przegród dźwiękochłonnych dla każdej osoby na stanowisku kierowania.

5.3.5 Mapy, plany oraz inne niezbędne urządzenia i informacje powinny być natychmiast udostępnione dla potrzeb ruchomego stanowiska kierowania.

5.3.6 Ruchome stanowisko kierowania powinno być łatwo rozpoznawalne dzięki użyciu wyróżniającego oznakowania umieszczonego nad stanowiskiem, takiego jak flaga w szachownicę, kolorowy pacholek, balon lub sygnalizator świetlny.

5.3.7 W niektórych przypadkach konieczne może być utworzenie pomocniczego stanowiska kierowania. W takim przypadku, jedną z lokalizacji należy wskazać jako „główne” stanowisko kierowania i wyposażać w niezbędne środki łączności z pomocniczym stanowiskiem kierowania.

ROZDZIAŁ 6

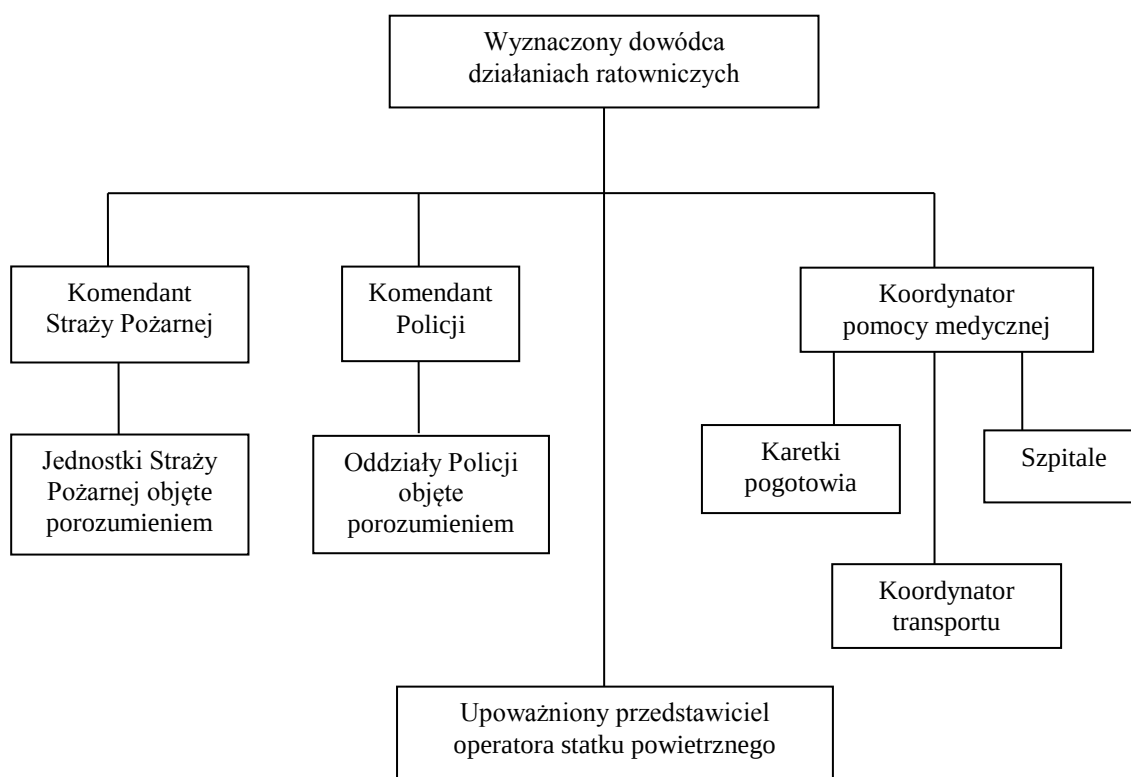
DOWÓDCA I KOORDYNATORZY PLANU

6.1 informacje ogólne

6.1.1 W razie wypadku, za bezpośredni nadzór i kierowanie działaniami ratowniczo-gaśniczymi w początkowym okresie interwencji odpowiada pełniący służbę dowódca oddziału lotniskowej straży pożarnej. Personel ratowniczo-gaśniczy przybywa zwykle jako pierwszy na miejsce wypadku, dlatego wspomniany dowódca oddziału lotniskowej straży pożarnej będzie pierwszą osobą kierującą działaniami ratowniczo-gaśniczymi w początkowym okresie czasu. Jednakże z uwagi na bezpośrednie zaangażowanie dowódcy oddziału w prowadzenie działań ratowniczych, kierowanie działaniem, zgodnie z Planem działania w sytuacjach zagrożenia, przejmuje wyznaczony dowódca działań ratowniczych, jak tylko dotrze na miejsce zdarzenia. Sposób przekazania kierowania i zakres odpowiedzialności musi być wcześniej ustalony w Planie działania w sytuacjach zagrożenia i dokładnie realizowany według Planu.

6.1.2 W wypadkach lotniczych, które mają miejsce poza terenem portu lotniczego, dowodzenie i kierowanie działaniem ratowniczym sprawuje podmiot wskazany w porozumieniu o wzajemnej pomocy zawartym wcześniej ze społecznością lokalną.

6.1.3 Plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien przewidywać również wyznaczenie innych koordynatorów, odpowiedzialnych za realizację szczególnych funkcji. Poniżej przedstawiono schemat organizacyjny kierowania działaniem ratowniczym.



ROZDZIAŁ 7

MAPA Z SIATKĄ KWADRATÓW

7.1 informacje ogólne

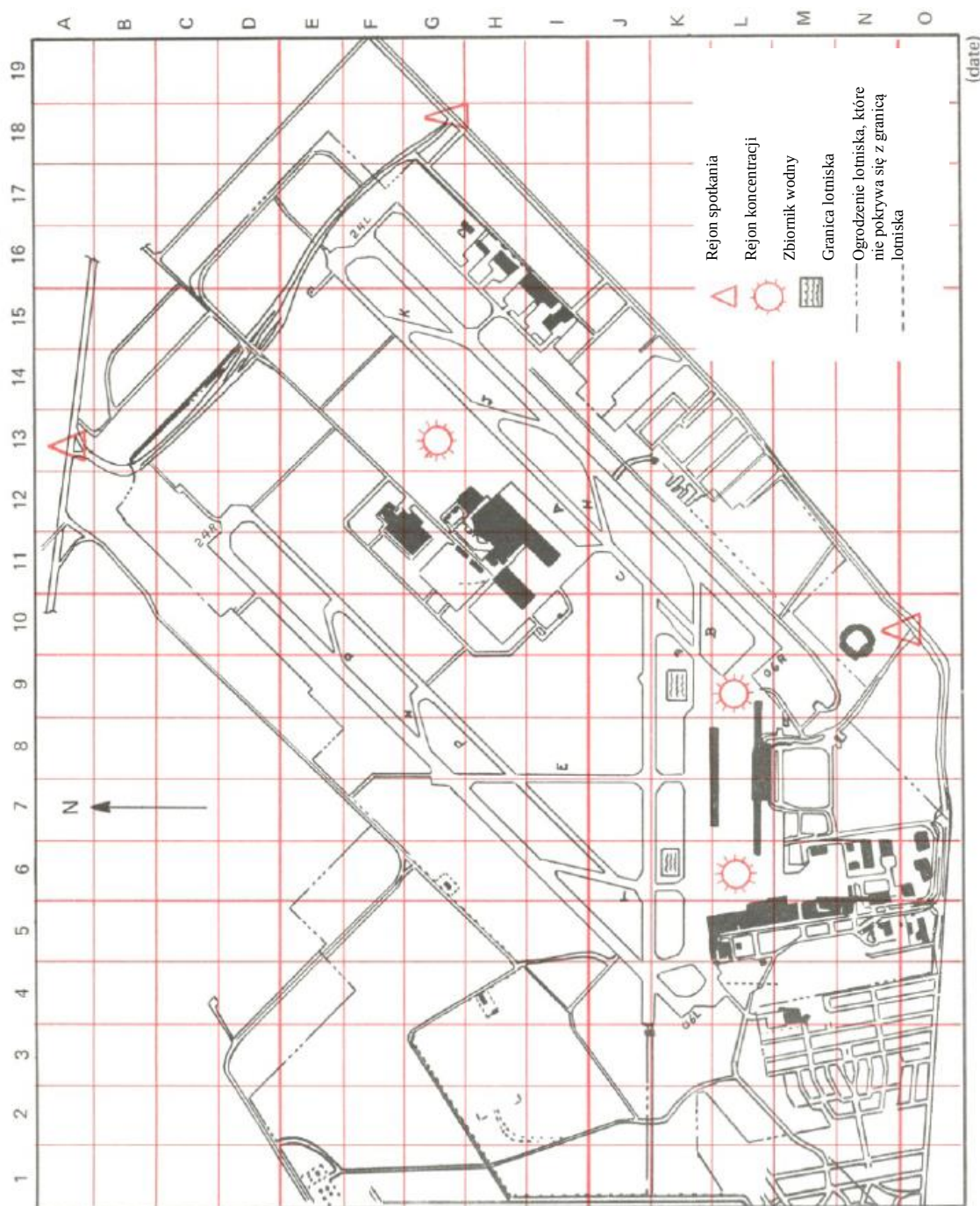
7.1.1 W centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia powinny się znajdować szczegółowe mapy portu lotniczego i jego otoczenia z siatką kwadratów (z podaniem daty aktualizacji). Podobne, mniejsze mapy, powinny być dostępne w wieży kontroli lotniska, strażnicy lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej, pojazdach ratowniczo-gaśniczych i innych pojazdach pomocniczych reagujących w sytuacji zagrożenia. Kopie map należy także przekazać do podmiotów uwzględnionych w Planie.

7.1.2 Zaleca się korzystanie z dwóch map z siatką kwadratów. Jedna odwzorowująca układ dróg dojazdowych w porcie lotniczym, lokalizację ujęć wody, miejsca wyczekiwania i rejonów koncentracji, itp. (patrz Rysunek 7-1). Druga z map powinna odwzorowywać otoczenie portu lotniczego i wskazywać odpowiednie placówki medyczne, drogi dojazdowe, miejsca wyczekiwania itp. w odległości do około 8 km od środka portu lotniczego (patrz Rysunek 7-2).

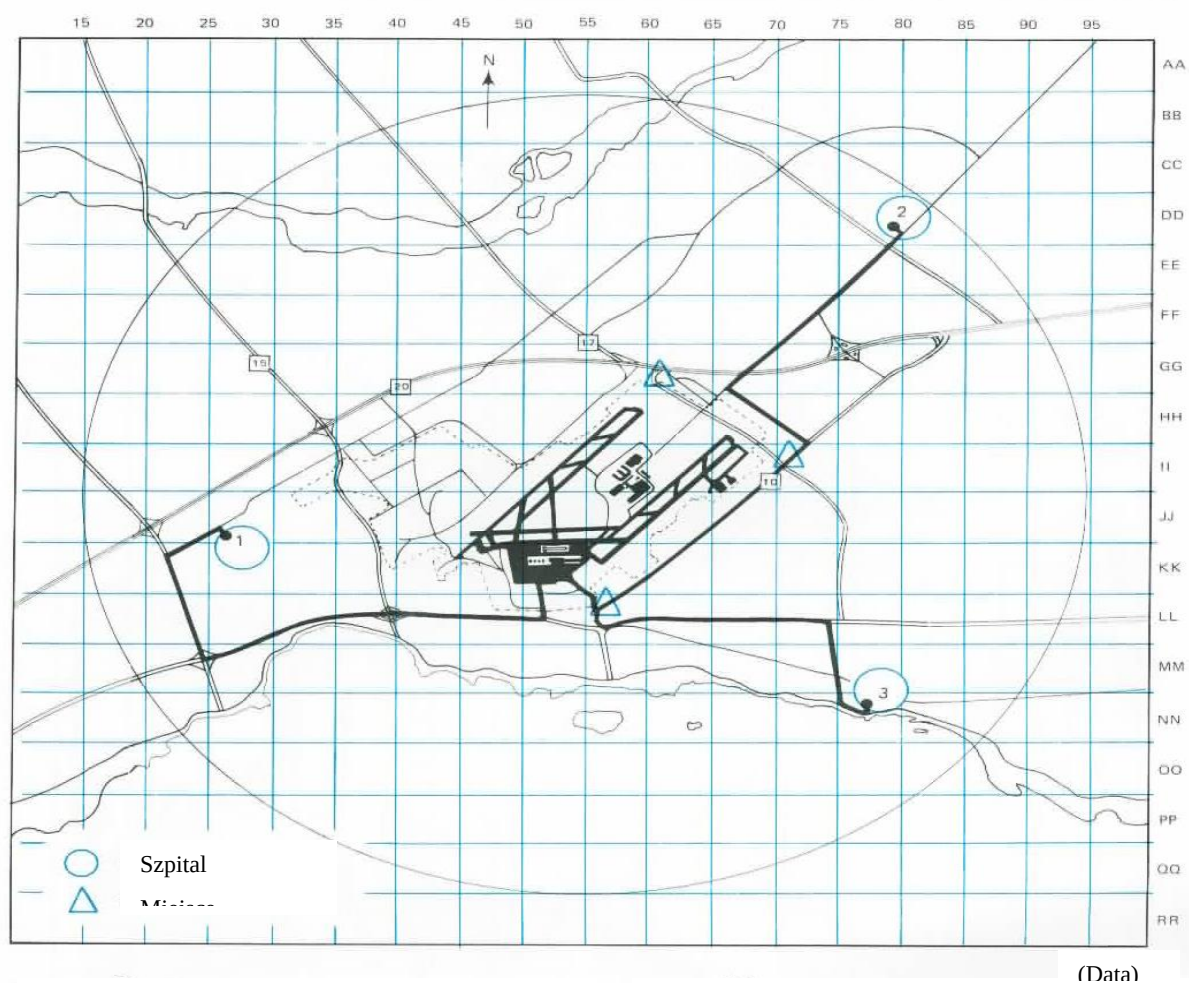
7.1.3 W przypadku stosowania więcej niż jednej mapy z siatką kwadratów ważne jest, aby były one ze sobą zgodne; muszą być one bezzwłocznie rozpoznawane przez wszystkie podmioty uczestniczące w działaniach ratowniczych. Zastosowanie siatek w różnych kolorach, tak jak na Rysunkach 7-1 i 7-2 zapobiega niewłaściwej interpretacji map z siatką kwadratów.

7.1.4 Mapa z siatką kwadratów, pokazująca dostępne placówki medyczne, powinna zawierać informacje o potencjalnej liczbie łóżek i środków medycznych w różnych szpitalach. Każdy szpital powinien mieć podany swój indywidualny numer i specjalizację, wraz z danymi takimi jak liczba łóżek, liczba personelu itp.

7.1.5 W przypadku uaktualnienia mapy kluczowe znaczenie ma przekazanie uaktualnionych kopii do wszystkich współpracujących podmiotów i zniszczenie nieaktualnej mapy.



Rysunek 7-1. Przykładowa mapa z siatką kwadratów. Port lotniczy.



1

Szpital.

- 55 łózek.
- Możliwość leczenia wszystkich rodzajów obrażeń.

2

Szpital.

- 70 łózek.
- Możliwość leczenia większości rodzajów obrażeń z wyjątkiem rozległych ran po oparzeniach.

3

Szpital.

- 40 łózek.
- Możliwość leczenia typowych urazów odniesionych w czasie wypadku, takich jak proste rany lub złamania.

(Data)

Rysunek 7-2. Przykładowa mapa z siatką kwadratów. Port lotniczy i jego otoczenie.

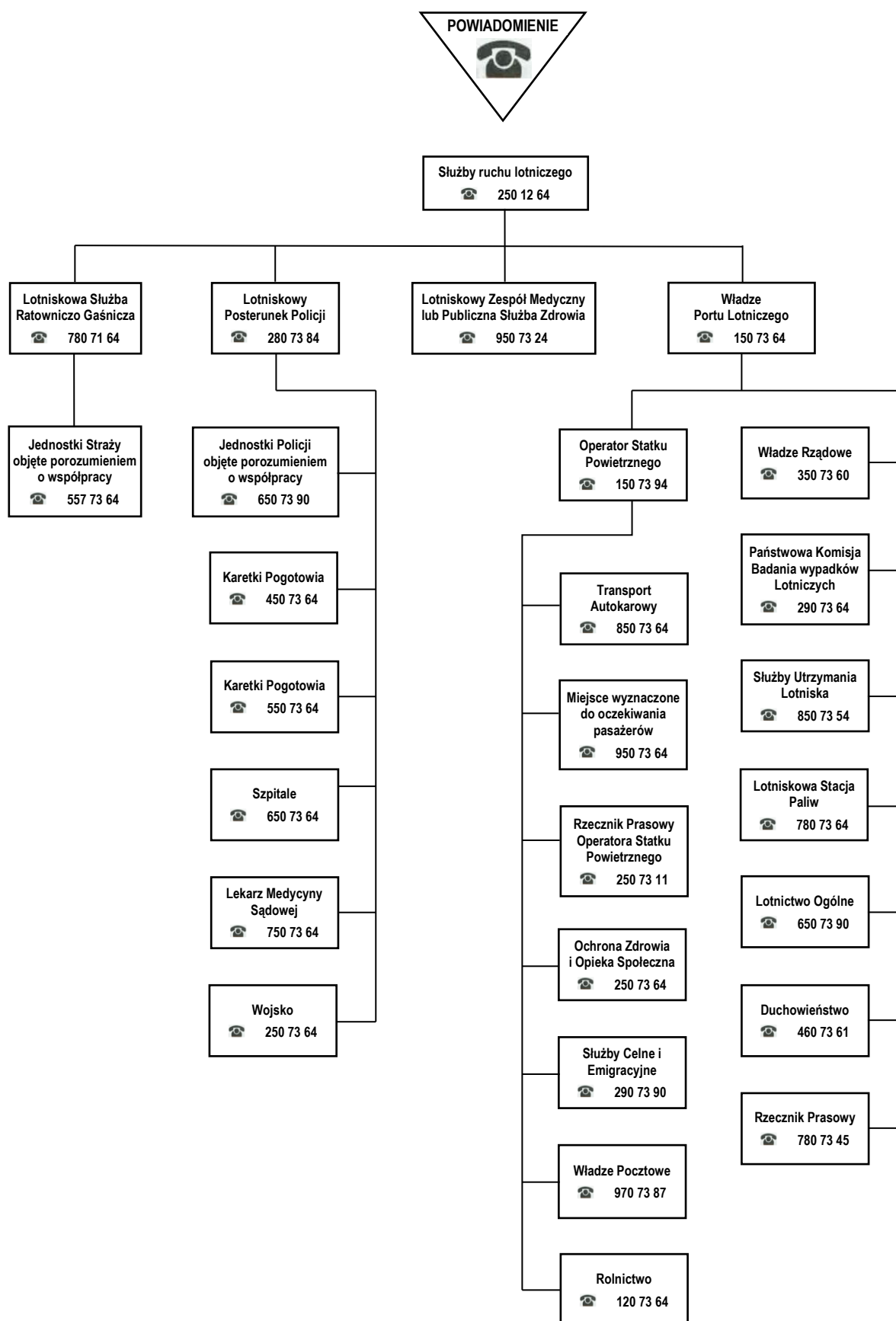
ROZDZIAŁ 8

INFORMACJE O PUNKTACH KONTAKTOWYCH PODMIOTÓW, Z KTÓRYMI NALEŻY NAWIĄZAĆ ŁĄCZNOŚĆ

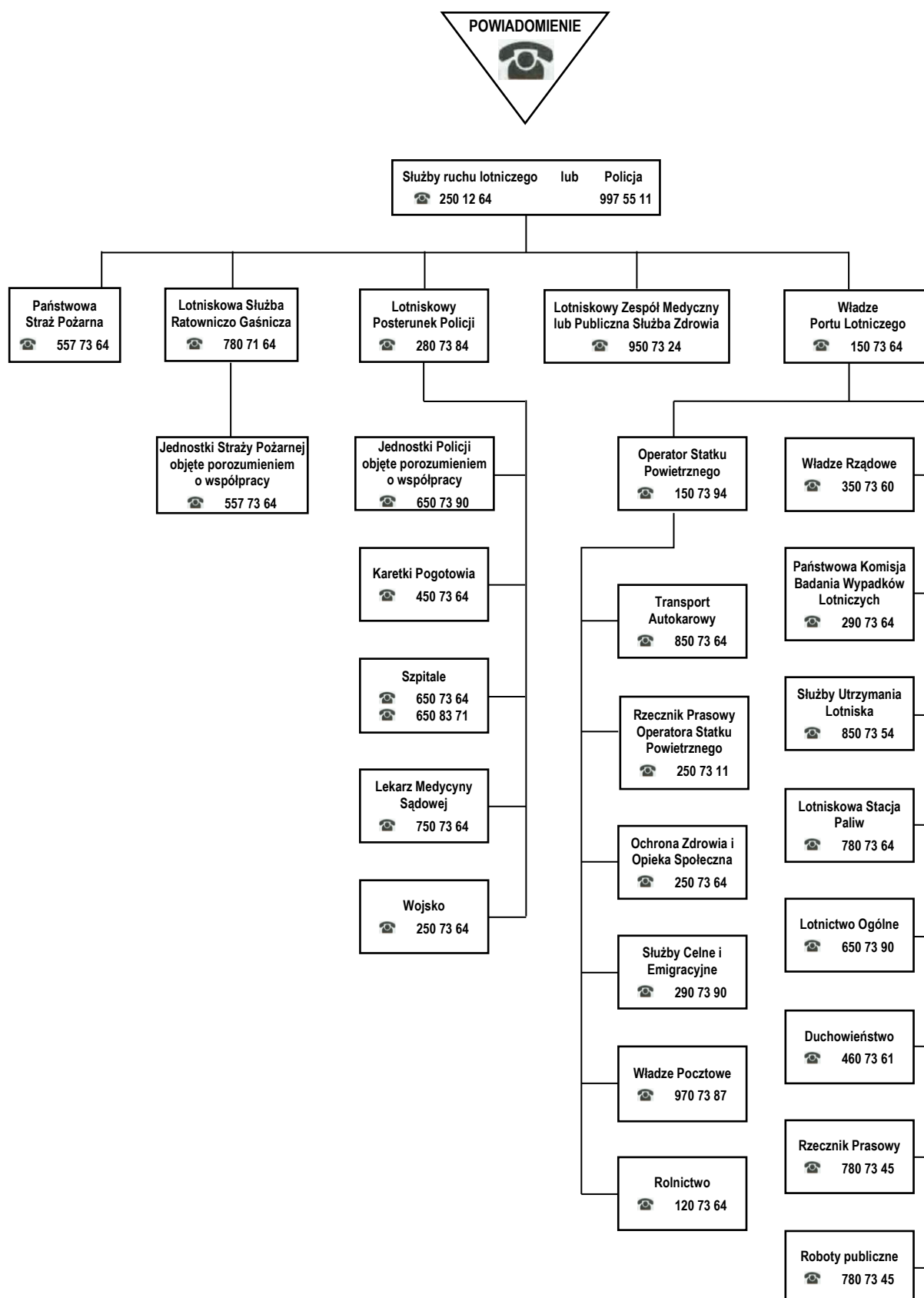
8.1 Informacje ogólne

8.1.1 Schematy przebiegu procedury powiadamiania (alarmowania), takie jak przykładowo zamieszczono na Rysunkach 8-1 i 8-2, mogą w znacznym stopniu pomóc w szybkim komunikowaniu się w czasie sytuacji zagrożenia. Schematy te powinny zawierać odpowiednio, wszystkie istotne numery telefonów. Dla każdego rodzaju sytuacji zagrożenia uwzględnionej w Planie należy opracować oddzielne schematy przebiegu procedury powiadamiania. Ważne jest, aby Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego jasno opisywał metodę powiadamiania.

8.1.2 Numery telefonów należy weryfikować raz w miesiącu. W przypadku jakichkolwiek zmian należy publikować uaktualnione listy numerów. Każdy schemat przebiegu procedury powiadamiania powinien być drukowany na jednej kartce i opatrzony datą, tak aby w razie zmiany informacji konieczne było ponowne opublikowanie tylko jednej strony.



Rysunek 8-1. Schemat przebiegu procedury powiadamiania — wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym



Rysunek 8-2. Schemat przebiegu procedury powiadamiania — wypadek statku powietrznego poza terenem portu lotniczego

ROZDZIAŁ 9

SELEKCJA POSZKODOWANYCH I OPIEKA MEDYCZNA

9.1 Konieczność udzielenia natychmiastowej pomocy poszkodowanym w wypadku statku powietrznego

Nieudzielenie bezzwłocznej pomocy medycznej przez przeszkolony personel ratowniczy osobom poszkodowanym w wypadku lotniczym może zwiększyć liczbę ofiar śmiertelnych i spowodować pogorszenie stanu zdrowia poszkodowanych. Osoby, które przeżyły wypadek, powinny zostać poddane selekcji odpowiednio do stopnia obrażeń, z uwzględnieniem dostępnych zasobów medycznych, a następnie bezzwłocznie przewiezione do właściwych placówek medycznych.

9.2 Zasady selekcji (wszystkie sytuacje zagrożenia)

9.2.1 „Selekcja” to podział i klasyfikowanie poszkodowanych w celu określenia priorytetu związanego z udzieleniem pomocy medycznej i zapewnianiu transportu.

9.2.2 Osoby poszkodowane powinny być podzielone na cztery grupy:

- Priorytet I:** osoby wymagające natychmiastowej pomocy medycznej
- Priorytet II:** osoby, którym można udzielić pomocy medycznej w drugiej kolejności
- Priorytet III:** osoby, które odniosły drobne obrażenia
- Priorytet IV:** zmarli.

9.2.3 Pierwsza osoba, przeszkolona w zakresie udzielania pomocy medycznej, która przybędzie na miejsce zdarzenia, musi bezzwłocznie rozpocząć wstępną selekcję poszkodowanych. Osoba (osoby) ta kontynuuje selekcję do czasu zastąpienia jej przez bardziej wykwalifikowaną, wyznaczoną osobę funkcyjną z personelu portu lotniczego, której przydzielono zadanie selekcji poszkodowanych. Osoby poszkodowane należy przenosić z rejonu selekcji do właściwych rejonów opieki przed rozpoczęciem leczenia końcowego. Stan poszkodowanych należy ustabilizować w rejonach opieki, następnie przetransportować do właściwej placówki medycznej.

9.2.4 Należy dołożyć wszelkich starań, aby osoby poszkodowane, którym przydzielono „Priorytet I”, otrzymały pomoc medyczną w pierwszej kolejności i aby po ustabilizowaniu zostały jak najszybciej przetransportowane. Za realizację tego zadania odpowiedzialna jest osoba funkcyjna wyznaczona do selekcji poszkodowanych.

9.2.5 Operacja selekcji jest najbardziej efektywna, gdy przeprowadza się ją na miejscu zdarzenia. Warunki panujące na miejscu zdarzenia mogą być jednak takie, że przed rozpoczęciem bezpiecznej selekcji konieczne będzie bezzwłoczne przeniesienie poszkodowanych. W takim przypadku poszkodowanych należy przenosić na jak najmniejszą odległość, z dala od rejonu działania służb gaśniczych oraz w kierunku nawietrznym i w górę od miejsca zdarzenia (patrz Rysunek 9-1).

9.2.6 W procesie selekcji osób poszkodowanych należy wykorzystywać plakietki identyfikacyjne, które ułatwią selekcję rannych i przewóz do wskazanego szpitala. Technika ta jest szczególnie użyteczna w sytuacji, gdy osoby poszkodowane są osobami wielu narodowości.

9.3 Standardowe plakietki identyfikacyjne osób poszkodowanych i sposób ich użycia

9.3.1 Potrzeba stosowania plakierek standardowych. Plakietki identyfikacyjne osób poszkodowanych powinny być ściśle określone pod względem kolorów i symboli, tak aby plakietka była jak najprostsza. Plakietki pomagają przyspieszyć udzielanie pomocy w przypadku dużej liczby poszkodowanych w sytuacjach wymagających dokonanie selekcji, a przez to pozwalają na szybszą ewakuację poszkodowanych do placówek medycznych.

9.3.2 Projekt plakietki. Standardowe plakietki należy zaprojektować tak, aby wymagały wprowadzania jedynie minimalnej ilości informacji, nadawały się do użycia w niekorzystnych warunkach pogodowych i były wodoodporne. Przykładową plakietskę przedstawiono w Załączniku 8. Na zamieszczonej plakietce cyfry i symbole wskazują klasyfikację medyczną osób poszkodowanych w następujący sposób:

Priorytet I lub natychmiastowa pomoc medyczna:	plakietka CZERWONA ; rzymska cyfra I; symbol królika
Priorytet II lub pomoc opóźniona:	plakietka ŻÓŁTA ; rzymska cyfra II; symbol żółwia;
Priorytet III lub pomoc w niewielkim zakresie:	plakietka ZIELONA ; rzymska cyfra III; ambulans z symbolem X
Priorytet IV lub zgon:	plakietka CZARNA

9.3.3 W przypadkach, gdy plakietki nie są dostępne, poszkodowanych można klasyfikować z użyciem cyfr rzymskich wykonanych z taśmy samoprzylepnej lub umieszczając oznaczenia bezpośrednio na czole lub innych odsłoniętych fragmentach skóry, wskazując w ten sposób priorytet lub potrzebę pomocy medycznej. W przypadkach, gdy brak jest pisaków do oznakowania, można posłużyć się szminką. Nie zaleca się stosowania flamastrów, ponieważ mogą się one rozmazywać w deszczu lub śniegu bądź zamarzać w niskich temperaturach.

9.4 Zasady udzielania pomocy medycznej

9.4.1 Stabilizację poważnie poszkodowanych należy przeprowadzić na miejscu zdarzenia. Należy unikać natychmiastowego przewozu poważnie poszkodowanych przed ustabilizowaniem ich stanu.

9.4.2 W przypadku, gdy wypadek ma miejsce w porcie lotniczym lub w jego sąsiedztwie, jako pierwszy na miejscu zdarzenia pojawia się zazwyczaj personel ratowniczo-gaśniczy. Personel ten musi mieć świadomość, że konieczne jest jak najszybsze zlokalizowanie i ustabilizowanie poważnie poszkodowanych. W przypadkach, gdy gaszenie pożaru lub zapobieganie jego powstaniu nie wymaga działania całego personelu ratowniczo-gaśniczego, wolne osoby powinny bezzwłocznie podjąć stabilizowanie ofiar pod kierownictwem najlepiej przeszkolonej w medycynie ratunkowej osoby znajdującej się w miejscu zdarzenia. Pierwsze pojazdy, które pojawią się na miejscu zdarzenia, powinny być wyposażone we wstępny zapas środków do udzielania pomocy, w tym sztuczne drogi oddechowe, kompresy, bandaże, tlen i inne wyposażenie używane do stabilizacji osób poszkodowanych w wyniku wdychania dymu i poważnych urazów. Personelowi ratowniczo-gaśniczemu należy zapewnić tlen w wystarczającej ilości. Tłenu nie wolno jednakże używać w obszarach, w których znajduje się rozlane paliwo lub odzież nasączona paliwem, z uwagi na zagrożenie wybuchem.

9.4.3 Czynności podjęte w ciągu pierwszych kilku minut udzielania pomocy medycznej powinny mieć na celu ustabilizowanie poszkodowanych do czasu przybycia bardziej wykwalifikowanego personelu medycznego. Po przybyciu specjalistycznych zespołów urazowych udzielona zostanie bardziej zaawansowana pomoc medyczna (tj. resuscytacja krążeniowo-oddechowa itp.).

9.4.4 Procedura selekcji i dalsza pomoc medyczna powinna być prowadzona pod kierownictwem jednego ośrodka władzy, oficjalnie wyznaczonego koordynatora medycznego, tuż po jego przybyciu. Przed przybyciem koordynatora medycznego procedurą selekcji kieruje osoba wyznaczona przez kierującego dowódcę służb ratowniczo-gaśniczych.

9.4.5 Koordynator medyczny odpowiada za wszelkie aspekty medyczne zdarzenia i podlega bezpośrednio kierującemu znajdującemu się na miejscu zdarzenia. Podstawową funkcją koordynatora medycznego jest administrowanie, a nie praca w zespole medycznym udzielającym pomocy poszkodowanym.

9.4.6 W celu ułatwienia identyfikacji i wyróżnienia koordynatora medycznego, koordynator powinien nosić kask ochronny w kolorze białym oraz dobrze widoczny element ubioru w kolorze białym, taki jak kamizelka lub kurtka, z czerwonym odbłaskowym napisem „KOORDYNATOR MEDYCZNY” [MEDICAL COORDINATOR] z przodu i z tyłu.

9.4.7 **Pomoc dla poszkodowanych kategorii I** (natychmiastowa pomoc). Poszkodowani tego typu to osoby:

- a) z silnymi krwotokami;
- b) poważnie zatrute wdychanym dymem;
- c) z obrażeniami klatki piersiowej, przełyku i twarzoczaszki powodującymi problemy z oddychaniem;
- d) z obrażeniami czaszki, którym towarzyszy śpiączka i szybko rozwijający się wstrząs;
- e) ze złamaniami otwartymi;
- f) z poważnymi oparzeniami (powyżej 30 procent powierzchni ciała);
- g) z ranami miażdżonymi;
- h) ze wstrząsem dowolnego rodzaju; oraz

- i) z obrażeniami rdzenia kręgowego.

9.4.8 Zalecane są następujące czynności:

- a) pierwsza pomoc (oczyszczenie tchawicy, zatrzymanie krwawienia za pomocą opatrunków hemostatycznych i ułożenie poszkodowanego w pozycji bocznej ustalonej;
- b) resuscytacja;
- c) podanie tlenu, z wyjątkiem obszarów, w których znajduje się paliwo lub odzież nasączona paliwem; oraz
- d) umieszczenie poszkodowanego pod osłoną (w namiocie awaryjnym) do czasu przetransportowania.

9.4.9 **Pomoc dla poszkodowanych kategorii II** (opóźniona pomoc). Poszkodowani tego typu to osoby:

- a) z obrażeniami klatki piersiowej nie powodującymi problemów z oddychaniem;
- b) ze złamaniami zamkniętymi kończyn;
- c) z ograniczonymi oparzeniami (poniżej 30 procent powierzchni ciała);
- d) z obrażeniami czaszki, którym nie towarzyszy śpiączka lub wstrząs; oraz
- e) z obrażeniami tkanek miękkich.

9.4.10 Pomoc dla poszkodowanych z obrażeniami nie wymagającymi natychmiastowej pomocy medycznej w celu utrzymania przy życiu może być opóźniona do czasu ustabilizowania wszystkich poszkodowanych kategorii I. Przewóz poszkodowanych kategorii II zostanie przeprowadzony po udzieleniu na miejscu pomocy w minimalnym zakresie.

9.4.11 **Pomoc dla poszkodowanych kategorii III** (pomoc w niewielkim zakresie). Poszkodowani tego typu to osoby z niewielkimi obrażeniami. Zdarzają się wypadki/incydenty, w których pasażerowie odnoszą jedynie niewielkie obrażenia lub nie odnoszą w ogóle obrażeń, lub obrażenia nie są zauważalne. Ponieważ poszkodowani tacy mogą zakłócać inne czynności i priorytety, ważne jest, aby zostali przetransportowani z miejsca wypadku/incydentu do wyznaczonego rejonu oczekiwania, gdzie zostaną ponownie zbadani.

9.4.12 Ważne jest, aby zapewnić pomoc i opiekę dla poszkodowanych kategorii III oraz ich identyfikację. W tym celu należy wykorzystać służby lotniskowe, operatora statku powietrznego (w przypadkach, które go dotyczą) lub międzynarodową organizację pomocy humanitarnej (Czerwony Krzyż itp.). W tym celu należy wcześniej wyznaczyć odpowiednie miejsca, takie jak pusty hangar, wyznaczona część terminalu pasażerskiego, strażnica straży pożarnej lub inne odpowiednie miejsce o właściwej wielkości (hotel, szkoła itp.). Każdy taki wybrany obszar powinien być wyposażony w instalację grzewczą lub klimatyzacyjną, zasilanie elektryczne i oświetlenie, wodę, telefony i urządzenia sanitarne. Należy wyznaczyć kilka takich miejsc, tak aby w razie zdarzenia można było wskazać miejsce najbardziej dogodne pod względem dojazdu i wielkości (w zależności od liczby poszkodowanych). Lokalizacja tych miejsc powinna być znana całemu personelowi operatora statku powietrznego oraz najemcom lokali w porcie lotniczym.

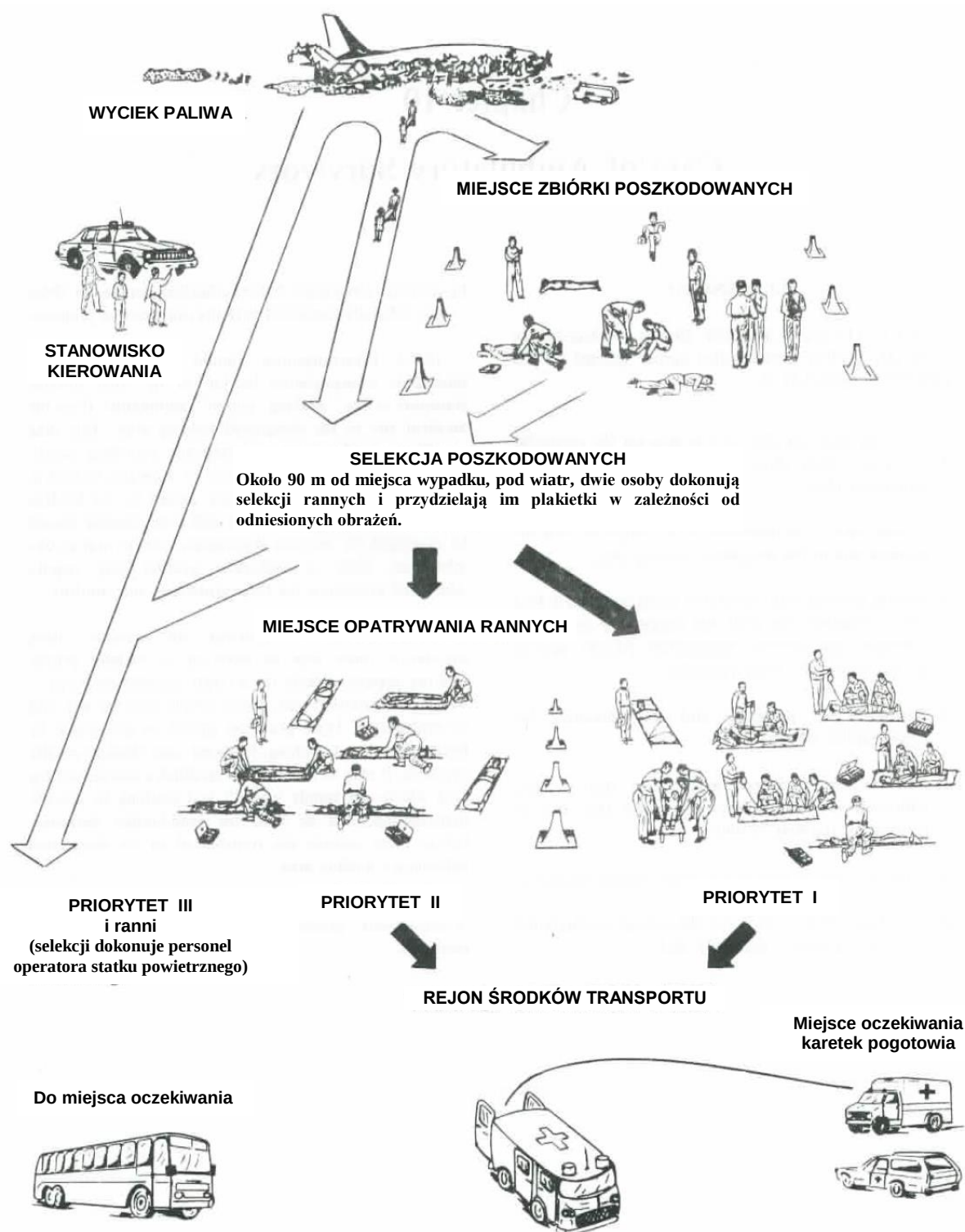
9.5 Kontrola przepływu poszkodowanych

9.5.1 Poszkodowani powinni przechodzić przez cztery rejony, które powinny być starannie umiejscowione i łatwo identyfikowalne (patrz Rysunek 9-1).

- a) **Rejon zbiorczy** - miejsce, w którym odbywa się wstępne zbieranie poważnie poszkodowanych wydobytych ze szczątków. Potrzeba wskazania takiego obszaru zależy od rodzaju zdarzenia i otoczenia miejsca zdarzenia. W tym miejscu zazwyczaj personel ratowniczo-gaśniczy przekazuje opiekę nad poszkodowanymi służbom medycznym. W większości przypadków przekazanie opieki odbywa się jednakże w rejonie selekcji.
- b) **Rejon selekcji** - rejon selekcji powinien być zlokalizowany w odległości co najmniej 90 m, po stronie nawietrznej w stosunku do miejsca zdarzenia, dla uniknięcia narażenia na ogień i dym. W razie potrzeby można wskazać więcej niż jeden rejon selekcji.
- c) **Rejon opieki** - początkowo istnieć będzie jeden rejon opieki. Później, rejon ten należy podzielić na trzy podobszary, odpowiednio do kategorii poszkodowanych, tj. rejon pomocy natychmiastowej (kategoria I), pomocy opóźnionej (kategoria II) i pomocy ograniczonej (kategoria III). Rejony opieki należy oznaczyć kolorem w celach identyfikacyjnych (czerwony - pomoc natychmiastowa, żółty - pomoc opóźniona, zielony - pomoc ograniczona). Można się przy tym posłużyć kolorowymi pachołkami, flagami itp.
- d) **Rejon przewozu** - rejon przewozu służący do rejestrowania, wysyłania i ewakuacji poszkodowanych powinien być zlokalizowany pomiędzy rejonem opieki i drogą wyjazdową. Zazwyczaj wymagany jest tylko jeden rejon przewozu. Jeżeli jednakże wskazano więcej niż jeden rejon przewozu, konieczne jest zapewnienie łączności pomiędzy rejonami.

9.5.2 Zaleca się stosowanie ruchomych punktów stabilizacji i pomocy dla poszkodowanych kategorii I i II. Idealnie byłoby, gdyby punkty te były uruchamiane w czasie poniżej trzydziestu (30) minut. Ich budowa musi więc pozwalać na szybkie dostarczenie na miejsce i szybkie rozpoczęcie przyjmowania poszkodowanych. Punkty takie powinny obejmować:

- a) karetki podstawowe lub reanimacyjne. Kieratka reanimacyjna jest idealnym miejscem udzielania pomocy poszkodowanym kategorii I. Poszkodowany może w niej otrzymać pomoc, a następnie zostać przewieziony bezpośrednio do szpitala;
- b) czerwone namioty, w których można przyjmować przypadki poważne lub wyjątkowo pilne. Namioty te, wyposażone w zintegrowane instalacje grzewcze i oświetleniowe, mogą być przewożone na miejsce zdarzenia wraz z całym niezbędnym wyposażeniem medycznym (patrz Załącznik 3); oraz
- c) żółte namioty dla poszkodowanych kategorii II. Do stabilizowania wszystkich poszkodowanych można wykorzystywać przenośne szpitale polowe lub karetki.



Rysunek 9-1. Selekcja poszkodowanych i pomoc medyczna na miejscu wypadku statku powietrznego

ROZDZIAŁ 10

OPIEKA AMBULATORYJNA NAD POSZKODOWANYMI

10.1 Informacje ogólne

10.1.1 Władze portu lotniczego, operator statku powietrznego (w przypadkach, które go dotyczą) lub inny, wcześniej wyznaczony w tym celu podmiot, odpowiadają za:

- a) wybór rejonu oczekiwania najbardziej odpowiedniego dla danej sytuacji zagrożenia spośród rejonów wskazanych wcześniej w Planie działania w sytuacjach zagrożenia;
- b) zapewnienie przewozu osób, które nie odniosły obrażeń, z miejsca zdarzenia do wyznaczonego rejonu oczekiwania;
- c) zapewnienie lekarza (lekarzy), pielęgniarki (pielęgniarek) lub zespołów wykwalifikowanych w udzielaniu pierwszej pomocy, którzy zbadają i udzielą pomocy poszkodowanym, w szczególności osobom znajdującym się pod wpływem szoku nerwowego lub zatrutych dymem;
- d) dostarczenie kompletnej listy pasażerów i załogi samolotu dla celów obliczeniowych;
- e) przeprowadzenie wywiadów z osobami, które nie odniosły obrażeń i zarejestrowanie ich nazwisk, adresów, numerów telefonów oraz miejsc, w których będą uchwytne w ciągu następnych 72 godzin;
- f) powiadomienie krewnych i najbliższych, gdy będzie to niezbędne;
- g) koordynowanie czynności z wyznaczoną międzynarodową organizacją humanitarną (Czerwony Krzyż itp.); oraz
- h) zapobieganie zakłócaniu czynności przez osoby nieuprawnione lub osoby niezwiązane oficjalnie z prowadzonymi czynnościami.

10.1.2 Należy poczynić wcześniejsze uzgodnienia dotyczące bezzwłocznego przewozu autobusem lub innym, właściwym środkiem transportu, osób poszkodowanych zdolnych do samodzielnego poruszania się, wymagających pomocy ambulatoryjnej, z miejsca zdarzenia do wyznaczonego rejonu oczekiwania. Plan ten powinien być wdrożony automatycznie po otrzymaniu zawiadomienia o sytuacji zagrożenia. Osobom tym w rejonie oczekiwania powinna towarzyszyć pielęgniarka lub osoba przeszkolona w zakresie udzielania pierwszej pomocy. Każdy pasażer i członek załogi powinien być zbadany pod kątem doznanego szoku nerwowego i zatrucia dymem. Niska temperatura lub niekorzystna pogoda może wymagać zapewnienia dodatkowych środków ochronnych dla poszkodowanych.

10.1.3 Pasażerowie opuszczający statek powietrzny za pomocą zjeżdżalni ewakuacyjnych mogą nie mieć obuwia lub właściwej odzieży. W przypadku, gdy zdarzenie miało miejsce w obszarach wodnych lub bagnistych, osoby te mogą być mokre i mogą odczuwać dyskomfort. Problemy te należy przewidzieć wcześniej, zapewniając odpowiedni zapas odzieży, obuwia oraz koców. Konieczne może być wskazanie specjalnego miejsca oczekiwania, w którym będzie ogrzewanie i odzież, aby zapobiec wyziębieniu, i w którym przeprowadzane będzie badanie lekarskie przed przekazaniem osób do wyznaczonego ambulatoryjnego rejonu oczekiwania.

10.1.4 Wspomniane wyżej wyposażenie mogą zapewnić międzynarodowe organizacje humanitarne i jednostki wojskowe.

ROZDZIAŁ 11

POSTĘPOWANIE Z OFIARAMI ŚMIERTELNYMI

11.1 Postępowanie z ofiarami śmiertelnymi (czarna plakietka)

11.1.1 Postępowanie z ofiarami śmiertelnymi na miejscu wypadku statku powietrznego musi uwzględniać potrzebę zachowania dowodów. Ważne jest, aby mieć świadomość, że nienaruszone miejsce zdarzenia stanowi najbardziej wiarygodny dowód pozwalający na określenie przyczyny wypadku i wprowadzenie w przyszłości zmian, które mogą pomóc w zapobieganiu podobnym zdarzeniom.

Plan powinien obejmować ustalenia dotyczące zarządzania postępowaniem z ofiarami śmiertelnymi na miejscu zdarzenia. Plan wymaga wyznaczenia osoby (osób) odpowiedzialnej za kontakty i koordynację czynności z lekarzem medycyny sądowej. Lotniskowy personel gaśniczy i pozostały personel ratowniczy powinien rozumieć podstawową potrzebę dochodzenia oraz techniki i procedury stosowane w dochodzeniu związanym z wypadkiem statku powietrznego. Tam, gdzie będzie to możliwe, wrak statku powietrznego powinien zostać pozostawiony bez zmian do czasu przybycia odpowiednich władz dochodzeniowych.

11.1.2 Teren otaczający miejsce wypadku z ofiarami śmiertelnymi powinien być w pełni chroniony. Obszary, w których występuje wiele ofiar śmiertelnych lub rozczłonkowanych zwłok powinny zostać pozostawione bez zmian do czasu przybycia lekarza medycyny sądowej oraz śledczego badającego wypadek lub osoby przez niego wyznaczonej.

11.1.3 Personel odpowiedzialny za zbieranie fragmentów ciał oraz przenoszenie uszkodzonych na noszach należy wyposażyć w odpowiedni zapas jednorazowych rękawiczek z tworzywa sztucznego i rękawic skórzanych. Jakkolwiek jednorazowe rękawiczki z tworzywa są akceptowalne, to ulegają one łatwo przecięciu lub rozerwaniu przez elementy wraku i szczątki. Rękawice skórzane nie ulegają przecięciu lub rozerwaniu, ale wchłaniają płyny ustrojowe i ograniczają czucie. Zaleca się, aby pojedynczy noszowy nosił jedną rękawiczkę z tworzywa sztucznego i jedną skórzaną lub aby dwóch noszowych pracowało jako zespół. Po zakończeniu zbierania szczątków wszystkie używane rękawiczki należy spalić.

11.1.4 W przypadku konieczności przemieszczenia ciał lub części wraku, przed ich przemieszczeniem należy zrobić zdjęcia pokazujące pozycję ułożenia ciał względem części wraku oraz sporządzić szkic ich wzajemnego ułożenia. Dodatkowo, do każdego przemieszczonego ciała lub fragmentu ciała należy przyczepić plakietkę, natomiast w miejscach, w których zostały one znalezione pośród szczątków wraku, należy zamocować odpowiadające tym plakietkom oznaczenia umieszczone na prętach lub plakietkach. Należy prowadzić dziennik wszystkich wydanych plakietek. Ponadto należy podjąć szczególne kroki w celu zapobieżenia naruszeniu jakichkolwiek elementów w obszarze kokpitu. W przypadku konieczności wymontowania jakichkolwiek elementów sterowania statkiem powietrznym, przed ich wymontowaniem należy wykonać zdjęcia, rysunki lub notatki.

11.1.5 Wydobywanie ciał i rzeczy osobistych z wraku przed przybyciem lekarza medycyny sądowej lub właściwych władz jest dopuszczalne tylko wówczas, gdy jest to konieczne dla zapobieżenia ich zniszczeniu przez ogień lub z innych podobnych powodów. W przypadku konieczności wydobywania ciał należy podjąć wspomniane wcześniej środki ostrożności. Należy zapewnić worki na zwłoki w ilości wystarczającej dla zapakowania wszystkich ciał, jak również rzeczy osobistych.

11.1.6 Worki na zwłoki są zazwyczaj dostępne u głównych lokalnych dostawców trumien i akcesoriów pogrzebowych, w firmach ich wyposażających i zaopatrujących oraz w pobliskich jednostkach wojskowych. Zaleca się utrzymywanie pewnego zapasu worków na zwłoki w porcie lotniczym.

11.1.7 Identyfikacja ciał i określanie przyczyny zgonu jest przeprowadzane we współpracy z władzami w tym celu wyznaczonymi. Czynności te są generalnie prowadzone we współpracy z zespołami medycyny sądowej i innymi specjalistami.

11.1.8 Wypadki, których skutkiem jest duża liczba ofiar śmiertelnych, spowodują przekroczenie normalnej pojemności kostnic. W rejonach, w których opóźnienie lub temperatura mogą przyczynić się do rozkładu tkanek, należy zapewnić chłodzone miejsce przechowywania ciał. Chłodzenie można zapewnić z wykorzystaniem stałego schładzacza lub przyczep chłodniczych. Rejon przeprowadzania sekcji zwłok powinien znajdować się w pobliżu chłodni i powinien zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa. Rejon ten powinien nadawać się na miejsce pracy, powinien być wyposażony w energię elektryczną i bieżącą wodę i mieć rozmiar pozwalający na wstępną selekcję zwłok.

11.1.9 Kostnicę należy odizolować i umieścić w lokalizacji oddalonej od miejsc, do których dostęp mogą mieć krewni i osoby postronne.

11.1.10 Po identyfikacji ofiar śmiertelnych należy podjąć kroki mające na celu skontaktowanie się z najbliższymi krewnymi. W tym celu należy wykorzystać podmioty takie, jak operatorzy statków powietrznych, organizacje społeczne (np. międzynarodowe organizacje pomocy humanitarnej i policja) lub kler.

11.1.11 Zespół dochodzeniowy zazwyczaj ma potrzebę i jest uprawniony do zlecania wykonywania sekcji zwłok i badań toksykologicznych członków załogi, a w szczególnych przypadkach także pasażerów. Decyzja o wykonaniu sekcji zwłok i ww. badań powinna być podjęta przed przekazaniem ciał rodzinom ofiar.

11.1.12 Po zakończeniu działań ratowniczych, gdy tylko będzie to w praktyce możliwe, należy przeprowadzić odprawę wszystkich uczestników działań ratowniczych. Nieocenione znaczenie dla śledczych mają szkice, schematy, zdjęcia, i filmy wideo zarejestrowane w miejscu zdarzenia, jak również stosowne szczegóły dotyczące oznakowania przenoszonych ciał i fragmentów ciał.

11.1.13 W celu ułatwienia identyfikacji i wyróżnienia się, osoba pełniąca funkcję szefa służb medycyny sądowej, powinna nosić kask ochronny w kolorze ciemnobrązowym oraz kamizelkę lub inny element ubioru w kolorze ciemnobrązowym, z wyraźnym napisem „FORENSIC CHIEF” [SZEFE MEDYCYNY SĄDOWEJ] z przodu i z tyłu.

ROZDZIAŁ 12

ŁĄCZNOŚĆ

12.1 Usługi łącznościowe

Wszystkim służbom i organom lotniskowym zaangażowanym w sytuację zagrożenia należy zapewnić dwustronną łączność. Plan powinien także uwzględniać utrzymanie stosownej sieci łączności z podmiotami spoza portu lotniczego, reagującymi w sytuacji zagrożenia. Plan wymaga, aby stanowisko kierowania i centrum operacyjne sytuacji zagrożenia miały możliwość ciągłego komunikowania się ze wszystkimi podmiotami biorącymi udział w działaniach ratowniczych. W procesie planowania należy wskazać rezerwowe metody i środki łączności.

12.2 Sieć łączności

12.2.1 Skoordynowana sieć łączności ma kluczowe znaczenie dla każdej większej operacji, w której uczestniczą różne podmioty podlegające więcej niż jednej jurysdykcji.

12.2.2 Skoordynowana sieć łączności powinna składać się z radiowych urządzeń nadawczo-odbiorczych, telefonów i innych urządzeń telekomunikacyjnych w ilości wystarczającej do stworzenia i utrzymania łączności podstawowej i drugorzędnej. Sieć łączności powinna zapewnić łączność pomiędzy centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia i stanowiskiem kierowania oraz wszystkimi pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w działaniach ratowniczych (patrz: karta kontrolna przebiegu procedury Rysunek 8-1).

12.2.3 Operacyjna sieć łączności powinna obejmować podstawowe środki łączności oraz, w zależności od sytuacji, tam gdzie jest to konieczne, zapasowe środki łączności umożliwiające bezpośrednią i skuteczną łączność, odpowiednio pomiędzy niżej wymienionymi podmiotami:

- a) Organ upoważniony do ogłoszenia alarmu i rozpoczęcia akcji ratunkowej (może to być: wieża kontroli lotniska (TWR) lub służba informacji powietrznej, dyżurny operacyjny portu lotniczego, biuro przewoźnika mającego stałą bazę w porcie lotniczym lub biuro linii lotniczej, jednostka lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej);
- b) Wieża kontroli lotniska (TWR) i / lub służba informacji powietrznej, właściwe stanowisko/centrum alarmowania i kierowania lokalnej jednostki straży pożarnej, załogi jednostek ratowniczo-gaśniczych będące w drodze do miejsca wystąpienia sytuacji zagrożenia z udziałem statku powietrznego oraz znajdujące się na miejscu wypadku/incydentu.
- c) Inne podmioty, znajdujące się w porcie lotniczym lub poza lotniskiem, objęte porozumieniem o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia, w tym procedura alarmowania całego personelu pomocniczego, wyznaczonego do udziału w działaniach ratowniczych.
- d) Pojazdy jednostek ratowniczo-gaśniczych, w tym łączność pomiędzy członkami załóg w każdym z pojazdów.

12.3 Sprzęt łączności

12.3.1 Szczególnie ważne jest, aby zapewnić wystarczającą ilość, sprawnego sprzętu łączności, w celu umożliwienia natychmiastowej reakcji personelu wraz z odpowiednim wyposażeniem w czasie sytuacji zagrożenia. W sytuacji zagrożenia, do natychmiastowego użycia powinien być dostępny niżej wymieniony sprzęt łączności.

12.3.2 Przenośne radiowe urządzenia nadawczo-odbiorcze. Należy zapewnić przenośne, dwukierunkowe urządzenia radiowe w ilości zapewniającej każdemu z podmiotów uczestniczących w działaniach ratowniczych możliwość komunikowania się ze stanowiskiem kierowania.

12.3.3 W celu uniknięcia zablokowania łączności w sytuacji zagrożenia należy wprowadzić ścisłą dyscyplinę komunikacyjną. Każdy podmiot powinien korzystać z własnej częstotliwości; ponadto należy wyznaczyć częstotliwość dla kierowania.

12.3.4 Na stanowisku kierowania należy zapewnić urządzenia radiowe pozwalające na bezpośrednie komunikowanie się ze statkiem powietrznym lub kontrolą naziemną w przypadku, gdy będzie to niezbędne. Urządzenia te powinny być wyposażone w zestaw słuchawkowo-mikrofonowy w celu zmniejszenia zamieszania i hałasu wynikającego z jednoczesnego wykorzystywania wielu częstotliwości.

12.3.5 Bezpośrednią łączność z pilotem lub kokpitem statku powietrznego można nawiązać także z użyciem linii kokpit-ziemia. Wymaga to zastosowania odpowiedniego złącza, przewodu, mikrofonu i zestawu słuchawkowego. Nawiązanie takiej łączności wymaga współpracy i koordynacji pomiędzy lotniskową służbą ratowniczo-gaśniczą i operatorem (operatorami) statku powietrznego. Normalnie, możliwość takiej łączności wynika z użycia zestawu słuchawkowego służby naziemnej podłączonego do złącza umieszczonego w komorze podwozia.

12.3.6 Na stanowisku kierowania należy zapewnić odpowiednią liczbę linii telefonicznych (spisanych i niespisanych) lub telefonów komórkowych, pozwalającą na zapewnienie bezpośredniej łączności z podmiotami spoza portu lotniczego, jak również z portu lotniczego. Linie bezpośrednie pozwalają na zaoszczędzenie czasu i zmniejszają prawdopodobieństwo przeciążenia kanałów łączności radiowej.

12.3.7 Placówki medyczne i karetki wymagają łączności, dzięki której można wykorzystywać zaawansowane systemy podtrzymywania życia używane w służbie zdrowia.

12.3.8 Kluczowym elementem dobrego systemu łączności może być dedykowany pojazd wyposażony w niezbędny sprzęt łącznościowy oraz samodzielne źródło zasilania. Dobrze wyposażony pojazd łącznościowy stanowi nieodzowny element efektywnego, dobrze zarządzanego stanowiska kierowania. W planowaniu należy uwzględnić wykwalifikowanego kierowcę / operatora pojazdu.

12.3.9 Zaleca się, aby w centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia lub na ruchomym stanowisku kierowania zainstalowane zostały urządzenia rejestrujące wyposażone w moduły podawania czasu, zapewniające rejestrację całej komunikacji w celu jej późniejszej analizy. Zaleca się także rejestrowanie całej komunikacji dotyczącej sytuacji zagrożenia, w tym informacji tekstowych.

12.3.10 W przypadku czasowej utraty łączności, dla stanowiska kierowania należy wyznaczyć gońców, których zadaniem będzie wspieranie innych form łączności. Należy także zapewnić przenośne megafony.

12.4 Sytuacje zagrożenia na płycie postojowej i w terminalu

12.4.1 Władze portu lotniczego lub operatorzy statków powietrznych powinni stworzyć system łączności zapewniający szybką reakcję wyposażenia ratunkowego w razie wypadków i incydentów w terminalu. Zdarzenia na płycie postojowej obejmują pożary w kabinach statków powietrznych, rozlanie i pożar paliwa podczas tankowania, zderzenia statków powietrznych i pojazdów oraz medyczne sytuacje zagrożenia.

12.4.2 W dwukierunkowe urządzenia radiowe, pozwalające na bezpośrednią łączność z centralnym punktem powiadamiania, należy wyposażyć jak najwięcej osób z personelu pracującego na płycie postojowej, w tym cały personel nadzorujący.

12.4.3 Wszystkie bramki wejściowe lub rękawy powinny być wyposażone w telefony po stronie dokonywania odprawy i po stronie płyty postojowej. Przy telefonie należy umieścić, w widoczny sposób, numery telefonów awaryjnych.

12.5 Testowanie i weryfikacja

12.5.1 System łączności powinien być sprawdzany codziennie w celu zweryfikowania działania wszystkich sieci radiowych i telefonicznych.

12.5.2 Wszystkim podmiotom oraz osobom funkcyjnym odpowiedzialnym za realizację Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego (planu zagrożenia społeczności lokalnej) udostępnić pełny i aktualny spis telefonów kontaktów wszystkich uczestniczących podmiotów. Numery telefonów powinny być weryfikowane raz w miesiącu w celu zapewnienia ich ciągłej aktualności. Uaktualnione spisy telefonów należy regularnie przekazywać do wszystkich podmiotów uwzględnionych w Planie działania w sytuacjach zagrożenia.

ROZDZIAŁ 13

ĆWICZENIA DZIAŁAŃ W SYTUACJACH ZAGROŻENIA W PORCIE LOTNICZYM

13.1 Cel

13.1.1 Celem ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia jest zapewnienie adekwatności:

- a) reakcji całego personelu biorącego udział w działaniach ratowniczych;
- b) planów i procedur działania w sytuacjach zagrożenia; oraz
- c) wyposażenia ratowniczego i środków łączności.

13.1.2 W związku z powyższym szczególnie ważne jest, aby Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego zawierał procedury wymagające okresowe sprawdzenie (testowania) skuteczności Planu. Sprawdzenie to powinno przede wszystkim zapewnić skorygowanie możliwie jak największej liczby uchybień i błędów oraz zapoznanie całego personelu i zainteresowanych podmiotów ze środowiskiem portu lotniczego, z innymi podmiotami i z ich rolą w realizacji Planu działania w sytuacjach zagrożenia.

13.1.3 Plan działania w sytuacji zagrożenia dla portu lotniczego zapewnia ramy, które pozwalają jednostkom straży pożarnej, służbom medycznym, ochrony i innym służbom portu lotniczego oraz podmiotom zewnętrznym ze społeczności lokalnej, na połączenie wysiłków dla efektywnej, skoordynowanej reakcji na sytuacje zagrożenia w porcie lotniczym. Wykorzystując jeden z rodzajów ćwiczeń postępowania w sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym, operatorzy portów lotniczych i kierownicy zewnętrznych służb ratowniczych mogą, po pierwsze, stworzyć zintegrowany plan działania, w którym reakcja na sytuację zagrożenia zależy od charakteru i miejsca wystąpienia zdarzenia oraz, po drugie, przećwiczyć procedury i koordynację wymagane dla osiągnięcia skutecznej reakcji w jak najkrótszym czasie. Ponadto operatorzy portów lotniczych nie mogą w pełni zaufać Planowi działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, jeżeli go nie przeanalizują, zrewidują, przeanalizują ponownie i przetestują. Testowanie ma kluczowe znaczenie dla wskazania potencjalnych poważnych luk w Planie. Na przykład, niektóre osoby objęte Planem mogą go niewłaściwie postrzegać lub rozumieć; niektóre z procedur, które na papierze wydają się być prawidłowe, mogą nie zadziałać w praktyce; pisemne oszacowania czasu, odległości i dostępnych zasobów mogą być na tyle niedokładne, że spowodują problemy. Przetestowanie Planu może dać lotniskowemu personelowi reagującemu na sytuację zagrożenia okazję do lepszego poznania się nawzajem i poznania sposobów działania innych służb. Personelowi zewnętrznemu może z kolei pozwolić na spotkanie się z personelem lotniskowym i zapoznanie się z budynkami i instalacjami portu lotniczego, zasobami, drogami ruchu oraz zidentyfikowanymi obszarami zagrożenia. Ćwiczenia powinny być prowadzone w ciągu dnia, o zmierzchu i w nocy oraz przy różnej pogodzie i w różnych warunkach widzialności.

13.2 Rodzaje ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym

13.2.1 Istnieją trzy metody testowania Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego:

- a) Ćwiczenia kompleksowe (całościowe);
- b) Ćwiczenia częściowe; oraz
- c) Ćwiczenia sztabowe (teoretyczne).

13.2.2 Testy te będą prowadzone według następującego harmonogramu:

Kompleksowe: przynajmniej raz na dwa lata;

Częściowe: przynajmniej raz w roku, w którym nie są przeprowadzane ćwiczenia kompleksowe lub tak często, jak będzie to wymagane dla utrzymania wprawy;

Sztabowe: przynajmniej raz na sześć miesięcy, z wyjątkiem tego okresu sześciomiesięcznego, w którym przeprowadzono ćwiczenia kompleksowe.

13.3 Ćwiczenia sztabowe

13.3.1 Ćwiczenia sztabowe stanowią test integracji i możliwości reagowania sił i środków bez ponoszenia kosztów i przerywania czynności służb, które ma miejsce przy ćwiczeniach kompleksowych. Ćwiczenia te mogą być przeprowadzone jako sprawdzenie koordynacji przed ćwiczeniami kompleksowymi lub mogą być przeprowadzane w okresach pomiędzy ćwiczeniami kompleksowymi w celu ponownego potwierdzenia prawidłowości procedur, strategii, numerów telefonów, częstotliwości radiowych oraz zmian kadrowych kluczowego personelu.

13.3.2 Ćwiczenia sztabowe to ćwiczenia najprostsze do przeprowadzenia, wymagające jedynie sali szkoleniowej, mapy portu lotniczego w dużej skali oraz obecności przedstawicieli wyższego szczebla każdej uwzględnionej jednostki. Na mapie wybiera się miejsce prawdopodobnego wypadku, a każdy z uczestników opisuje działania, jakie jego jednostka podejmie w ramach reakcji. Ćwiczenie to szybko ujawnia problemy operacyjne, takie jak konflikty częstotliwości komunikacyjnych, braki sprzętowe, niejasna terminologia i obszary jurysdykcji. Ćwiczenia takie powinny być przeprowadzane co pół roku, ale nie muszą być przeprowadzane w okresach, w których przeprowadzane są inne ćwiczenia.

13.4 Ćwiczenia częściowe

Częściowe ćwiczenia działania w sytuacjach zagrożenia mogą obejmować niektóre z jednostek uwzględnionych w Planie, w celu przeszkolenia nowego personelu, oceny nowego wyposażenia lub technik lub dla spełnienia obowiązkowych wymagań dotyczących regularnego szkolenia. Ćwiczenia te są ekonomiczne, ponieważ mają ograniczony zakres i mogą być powtarzane tak często, jak będzie to konieczne w celu utrzymania wysokiego standardu sprawności. Mogą one obejmować tylko jedną jednostkę, taką jak służby ratowniczo-gaśnicze lub medyczne, bądź kilka jednostek, zgodnie z wymaganiami. Ćwiczenia te powinny odbywać się przynajmniej raz w roku, w którym nie są przeprowadzane ćwiczenia kompleksowe, aby zapewnić, że wszystkie uchybienia wykryte podczas kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym zostały usunięte.

13.5 Ćwiczenia kompleksowe

13.5.1 Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego powinien być sprawdzany w formie ćwiczeń kompleksowych, sprawdzających wszystkie urządzenia wyposażenie oraz uczestniczące podmioty, w odstępach czasu nieprzekraczających dwóch lat. Ćwiczenia kompleksowe powinny być zakończone pełnym

sprawozdaniem, oceną krytyczną oraz szczegółową analizą. W analizie i ocenie krytycznej powinni aktywnie uczestniczyć przedstawiciele wszystkich podmiotów biorących udział w ćwiczeniach.

13.5.2 Pierwszym krokiem w planowaniu kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia jest uzyskanie aprobaty wszystkich właściwych władz, w tym władz portu lotniczego oraz podmiotów ze środowiska lokalnego. Organy lotniskowe oraz służby i podmioty zewnętrzne z właściwym personelem, który należy uwzględnić w planie, zostały wyszczególnione w rozdziale 3 pkt. 3.1.

13.5.3

- a) **Cele.** Aby przeprowadzić kompleksowe ćwiczenia działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym, pierwszym, podstawowym krokiem, jaki muszą wykonać pracownicy portu lotniczego planujący ćwiczenia oraz zaangażowane osoby funkcyjne służb i podmiotów zewnętrznych, jest określenie, co dokładnie chcą osiągnąć w wyniku przeprowadzonych ćwiczeń. Ponieważ w wielu przypadkach trudno jest uzyskać fundusze i zaangażować odpowiedni personel, dobrze jest, gdy kierownictwo zaplanuje osiągnięcie określonych celów.
- b) **Wybór celu.** Istnieje wiele celów, które można postawić dla ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia. Na przykład, ćwiczenia można przeprowadzić w nocy, aby sprawdzić reakcje personelu reagującego w warunkach nocnych. Podobnie, pożądane może być sprawdzenie zdolności reagowania lokalnych zespołów ratunkowych w sytuacji zagrożenia związanej z wykryciem materiałów niebezpiecznych w ładunku statku powietrznego.
- c) **Ustanowienie limitu ilości celów.** Prawdopodobne jest, że podczas ćwiczeń możliwe będzie osiągnięcie więcej niż jednego celu. Połączenie kilku celów kryje w sobie jednak pułapkę polegającą na wyznaczeniu takiego zakresu ćwiczeń, którego nie da się zrealizować. W ramach określania celów osoby planujące ćwiczenia powinny ograniczyć zakres problemów, które zostaną zbadane. Jeżeli tego nie zrobią, ryzykują wprowadzeniem chaosu i frustracji wśród reagującego personelu. Rzeczywiste sytuacje zagrożenia mogą rodzić chaos i frustrację, ale chaos i frustracja podczas ćwiczeń doprowadzi jedynie do negatywnych doświadczeń szkoleniowych. Ćwiczenia takie są zmarnowaną okazją i mogą obniżyć zdolność społeczności do reagowania w rzeczywistych sytuacjach zagrożenia.
- d) **Ocena wyników.** Po zakończeniu ćwiczeń powinna istnieć możliwość przyjrzenia się im i wskazania konkretnych umiejętności, które nabyto, nowych warunków środowiskowych, które zbadano, systemów łączności, które wypróbowano, dodatkowe jednostki objęte porozumieniem o wzajemnej pomocy, które włączono do realizacji Planu, nowe wyposażenie, które użyto, jak również inne korzyści lub problemy, które napotkano.

13.5.4 Szefowie i dowódcy uczestniczących podmiotów i służb powinni dokładnie zapoznać się z Planem działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego i opracować plany dla swoich jednostek organizacyjnych, skoordynowane z Planem ogólnym. Szefowie podmiotów powinni spotykać się regularnie w celu poszerzenia znajomości obowiązków i wymagań dotyczących ich podmiotów we współpracy z pozostałymi podmiotami.

13.5.5 Do kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacji zagrożenia należy wykorzystywać duży pasażerski statek powietrzny, zapewniający realizm ćwiczeń i pozwalający ich uczestnikom na zapoznanie się z problemami związanymi z wydobywaniem poszkodowanych ze statku powietrznego. Jeżeli nie ma możliwości wykorzystania takiego statku powietrznego, można posłużyć się autobusem lub podobnym dużym pojazdem.

D - 120 dni:	Personel nadzoru podmiotów uczestniczących w ćwiczeniach odbywa spotkania organizacyjne, podczas których określone są cele, scenariusz, przydzielane zadania i wybierani koordynatorzy Planu działania w sytuacjach zagrożenia (zob. rozdział 6);
--------------	---

D - 90 dni:	Pierwsze sprawozdanie z realizacji ustaleń;
D - 70 dni:	Pierwsze spotkanie wszystkich podmiotów biorących udział w ćwiczeniach (pojedynczy przedstawiciele);
D - 60 dni:	Pełne ustalenia dotyczące lokalizacji ćwiczeń kompleksowych lub rejonu koncentracji. Ukończenie pisemnego scenariusza;
D - 50 dni:	Rozpoczęcie szkolenia zespołu przygotowującego pozorowane obrażenia. Drugie spotkanie przedstawicieli podmiotów. Wybór przewodniczącego ds. pozorowanych obrażeń spośród personelu szpitali, personelu ratowniczo-gaśniczego, obrony cywilnej, personelu wojskowego itp.;
D - 40 dni:	Zakończenie ustaleń dotyczących transportu, żywienia, noszowych i ochotników;
D - 30 dni:	Trzecie spotkanie przedstawicieli podmiotów. Przeprowadzenie wstępnych, „rozgrzewkowych” ćwiczeń łączności;
D - 21 dni:	Czwarte spotkanie przedstawicieli podmiotów. Zakończenie przygotowania członków, którzy nie uczestniczyli w poprzednich szkoleniach zespołów i ustaleń dotyczących ochotników udających poszkodowanych;
D - 14 dni:	Końcowe spotkanie i odprawa wszystkich uczestników, w tym zespołu analizy krytycznej;
D - 7 dni:	Końcowe spotkanie personelu nadzoru, podczas którego przeprowadzany jest przegląd przydziałów;
D - 0 dni:	Ćwiczenia;
D + 1 do 7 dni:	Analiza krytyczna po ćwiczeniach, pozwalająca wszystkim uczestnikom na wysłuchanie sprawozdań obserwatorów;
D + 30 dni:	Spotkanie personelu nadzoru w celu zapoznania się z pisemnymi sprawozdaniami z analizy krytycznej przekazanymi przez obserwatorów i uczestników; rewizja procedur w celu usunięcia błędów i uchybień, które ujawniły się podczas ćwiczeń.

13.5.6 Ćwiczenia postępowania w sytuacji zagrożenia powinny być przeprowadzane w miejscach, w których możliwe będzie zapewnienie jak największego realizmu przy jednoczesnym zakłócaniu pracy portu lotniczego w jak najmniejszym zakresie. Należy wykorzystywać różne scenariusze. Ćwiczenia mogą być przeprowadzane w ciągu dnia lub nocą w porcie lotniczym, w obszarze zabezpieczenia końca drogi startowej lub w otoczeniu portu lotniczego. Scenariusze uwzględniają zdarzenia obejmujące:

- a) statek powietrzny / konstrukcje;
- b) statek powietrzny / statek powietrzny; lub
- c) statek powietrzny / pojazd naziemny.

Ponieważ około 80 procent wszystkich wypadków statków powietrznych ma miejsce na pasie startowym, w obszarze zabezpieczenia końca drogi startowej lub w rejonach podejścia do lądowania lub odlotu, większość ćwiczeń powinno się przeprowadzać w tych miejscach. W przypadkach, w których nie będzie możliwości użycia statku powietrznego, rozniecenie niewielkich pożarów w miejscu ćwiczeń może zwiększyć realizm czynności służb gaśniczych. Dla zapewnienia realizmu czynności służb medycznych, u ochotników spośród osób odgrywających rolę poszkodowanych, można upozorować doznane obrażenia.

13.5.7 Na co najmniej 120 dni przed zaplanowanymi ćwiczeniami kompleksowymi władze portu lotniczego powinny zwołać spotkanie całego kluczowego personelu nadzoru głównych podmiotów uczestniczących w ćwiczeniach. Podczas tego spotkania należy omówić cel ćwiczeń, ich scenariusz, przydzielone zadania i obowiązki wszystkich podmiotów oraz wskazanego personelu. Zaleca się skorzystanie z harmonogramu i listy kontrolnej zamieszczonych poniżej:

13.5.8 Podczas przygotowywania scenariusza należy unikać używania prawdziwych nazw operatorów statków powietrznych i typów statków powietrznych. Zapobiegnie to kłopotliwej sytuacji oraz niezadowoleniu przedstawicieli firm lotniczych lub innych podmiotów.

13.5.9 W celu uzyskania maksymalnych korzyści z kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacji zagrożenia, ważne jest przeprowadzenie przeglądu całego postępowania. W tym celu należy zorganizować zespół obserwatorów, złożony z osób znających zagadnienia związane z postępowaniem w czasie wypadków z dużą liczbą poszkodowanych i ofiar śmiertelnych. Należy wyznaczyć przewodniczącego zespołu, który będzie uczestniczył we wszystkich spotkaniach. Zespół powinien uczestniczyć w końcowym spotkaniu organizacyjnym (na siedem dni przed ćwiczeniami) oraz, we współpracy z władzami odpowiadającymi za ćwiczenia, powinien zapewnić wprowadzenie do ćwiczeń istotnych problemów. Każdy członek zespołu obserwatorów powinien obserwować całe ćwiczenia i wypełnić stosowny formularz analizy krytycznej ćwiczeń (patrz Załącznik 9). W dogodnym czasie po zakończeniu ćwiczeń (nie później niż w ciągu siedmiu dni) należy zwołać spotkanie, podczas którego członkowie zespołu przedstawiają swoje obserwacje i zalecenia dotyczące poprawy Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego i związanych z nim planów i procedur wewnętrznych uczestniczących podmiotów.

ROZDZIAŁ 14

PRZEGLĄD PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA DLA PORTU LOTNICZEGO

14.1 Informacje ogólne

14.1.1 **Ocena Planu.** Ćwiczenia dają zarządzającemu portem lotniczym i osobom planującym ćwiczenia, doskonałą okazję do oceny efektywności i skuteczności Planu. W celu zmaksymalizowania użyteczności oceny, osoby planujące ćwiczenia powinny starannie zaprojektować system oceny.

14.1.2 **Planowanie.** Zgodnie z celami ćwiczenia, osoby planujące ćwiczenia powinny opracować system oceny, który zawiera rezultaty ćwiczeń (informacje zwrotne), wskazuje korzyści wynikające z ćwiczeń oraz korzysta z pomocy osób pełniących rolę obserwatorów (*ang. evaluator*) na długo przed rozpoczęciem ćwiczenia.

- a) **„Pętla sprzężenia zwrotnego”.** Rysunek 14-1 pokazuje klasyczny system zarządzania projektem w procesie planowania i wdrożenia projektu. Projekt jest planowany, wdrażany, a następnie oceniany (z przekazaniem informacji zwrotnych – rezultatów ćwiczenia). Rezultaty ćwiczenia pozwalają na opracowanie modyfikacji tam, gdzie są one konieczne, następnie cykl rozpoczyna się od nowa.
- b) **Korzyści.** Planowanie i skuteczny system oceny przeprowadzonych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia, niezależnie od skali i wielkości ćwiczenia, są szczególnie ważne nie tylko z uwagi na możliwość wykrycia problemów w samych ćwiczeniach, ale, co istotniejsze, z uwagi na możliwość znalezienia w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego lub społeczności otaczającej port obszarów wymagających wyjaśnienia i udoskonalenia.
- c) **Obserwatorzy.** Ćwiczenia powinny być całkowicie otwarte dla wybranej grupy, posiadających odpowiednie kwalifikacje obserwatorów, wyróżnionych przy pomocy specjalnych ubrań. Obserwatorzy nie powinni brać udziału w planowaniu lub przeprowadzaniu ćwiczeń. Doświadczonych obserwatorów mogą zazwyczaj zapewnić organy rządowe, inne porty lotnicze i prywatne organizacje lotnicze. Wykorzystanie takich obserwatorów może przynieść korzyści zarówno dla portu lotniczego organizującego ćwiczenia, jak i dla organizacji, która ich zapewniła. Obserwatorów należy wybrać na długo przed ćwiczeniami i zapoznać z planami portu lotniczego, w tym z wytycznymi dotyczącymi ewakuacji i sprawozdawczości.

14.1.3 **Przygotowanie.** Obserwatorzy, posiadający doświadczenie w zakresie operacji portu lotniczego, reagowania w sytuacjach zagrożenia oraz w ćwiczeniach postępowania w sytuacjach zagrożenia nie wymagają przeszkolenia przez osoby planujące ćwiczenia. Jednakże przeprowadzenie wstępnego spotkania, na którym omówiony zostaną szczegółowy zakres i cele ćwiczenia, pozwoli obserwatorom na efektywne wykonywanie obowiązków, co z kolei zapewni portowi lotniczemu największe korzyści z ćwiczeń.

- a) **Przygotowanie obserwatorów.** Obserwatorzy powinni otrzymać pakiety informacyjne i arkusze analizy krytycznej na długo przed ćwiczeniami. Przydzielenie obserwatorów do oceny kierowania, kontroli i łączności, jak również do obszarów funkcjonalnych działań ratowniczych zapewni szczegółową obserwację kluczowych elementów działań ratowniczych. Innych obserwatorów należy przydzielić do analizy krytycznej całych ćwiczeń. Obserwatorzy poruszają się po miejscu ćwiczeń i obserwują wszystkie obszary funkcjonalne i wykonywane czynności. Obserwatorzy zewnętrzni często mają własne preferencje lub specjalizują się w pewnych dziedzinach, takich jak ochrona lub medycyna, co osoby planujące ćwiczenia powinny uwzględnić przydzielając obserwatorów do poszczególnych obszarów.

- b) **Arkusze analizy krytycznej.** Arkusze analizy krytycznej stanowi istotną pomoc przy ocenie ćwiczeń postępowania w sytuacji zagrożenia. Arkusz ten jest najbardziej efektywny, gdy zostanie podzielony na oddzielne sekcje dotyczące odrębnych obszarów funkcjonalnych, z zapewnieniem odpowiedniego miejsca na uwagi. Zadawane pytania powinny być ogólne, ponieważ zbytnia szczegółowość może spowodować, że obserwatorzy poświęcą swój czas na przedstawianie szczegółów i nie będą w stanie spojrzeć na ćwiczenia z szerszej perspektywy. Przykładowe arkusze analizy krytycznej zamieszczono w Załączniku 9.
- c) **Odprawy.** Osoby planujące ćwiczenia powinny dokonać odprawy obserwatorów, przedstawiając im ich funkcje i wprowadzone w ostatniej chwili zmiany na dzień przed ćwiczeniami. W trakcie takiej odprawy osoby planujące ćwiczenia mogą przekazać obserwatorom ostateczne kopie informacji o ćwiczeniach oraz arkusze analizy krytycznej, jak również rozdać kamizelki, kurtki, kaski, plakietki lub inne przedmioty służące do identyfikacji obserwatorów. Obserwatorzy powinni także brać udział w konferencjach prasowych dla mediów i w odprawach dla podmiotów uczestniczących w ćwiczeniu, w trakcie których mogą zgłaszać pytania dotyczące Planu, zidentyfikować uczestników ćwiczeń i zapoznać się z oznaczeniami lub strojami wskazującymi poszczególne funkcje personelu reagującego.

14.1.4 **Rezultaty ćwiczeń** (informacje zwrotne). Do oceny ćwiczeń i zbierania rezultatów stosowane są powszechnie trzy metody dostarczania informacji zwrotnych: bezpośrednio na miejscu ćwiczenia (natychmiastowe wyniki), w czasie konferencji podsumowującej oraz poprzez pisemne sprawozdania. Należy wykorzystać jedną lub kilka z tych metod.

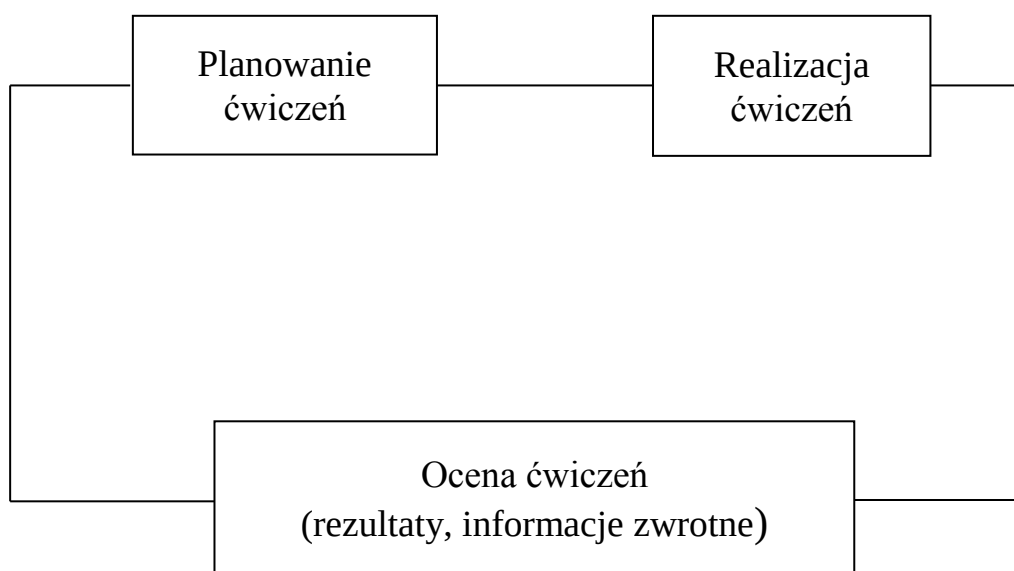
- a) **Rezultaty uzyskane bezpośrednio na miejscu ćwiczenia** (natychmiastowe). Przekazywanie informacji zwrotnych na miejscu polega na zebraniu przedstawicieli wszystkich grup biorących udział w ćwiczeniach bezpośrednio po ćwiczeniu i przedstawieniu przez nich komentarzy „na świeżo”. Jest rzeczą naturalną, że wiele szczegółów może umknąć, gdy obserwatorzy będą starali się podsumować kilka godzin intensywnych działań w pięciominutowym ustnym sprawozdaniu. Obserwatorzy mogą pominąć inne szczegóły do czasu porównania swoich notatek z notatkami pozostałego personelu. Dużą zaletą przekazywania informacji zwrotnych na miejscu jest to, że wszyscy są bardzo zainteresowani informacjami, istnieje więc duże prawdopodobieństwo natychmiastowego wykrycia krytycznych problemów. Aby umożliwić przeprowadzenie sesji informacyjnej na miejscu, operatorzy portów lotniczych i osoby planujące ćwiczenia muszą ustalić reguły zapewniające możliwość swobodnej i nieprzerwanej wypowiedzi. Sesja powinna być stenografowana lub rejestrowana na taśmie w celu późniejszego wykorzystania.
- b) **Konferencja podsumowująca.** W konferencji podsumowującej uczestniczą zazwyczaj osoby planujące ćwiczenia oraz dowódcy i szefowie reagujących podmiotów, które uczestniczyły w ćwiczeniach i są uwzględnione w Planie. Osoby planujące ćwiczenia powinny wyznaczyć termin konferencji podsumowującej na co najmniej tydzień po ćwiczeniach. Dowódcy i szefowie uczestniczących podmiotów będą prawdopodobnie potrzebować co najmniej tygodnia, aby przeprowadzić sesje informacyjne ze swoim personelem i zebrać wartościowe informacje, którymi podzielą się na konferencji. W konferencji podsumowującej powinni również uczestniczyć koordynatorzy działań ratowniczych ze społeczności lokalnej, zarówno po to aby zapewnić, że port lotniczy może korzystać z zasobów zewnętrznych, jak i że społeczność lokalna, otaczająca port lotniczy skorzysta z doświadczeń lotniska.
- c) **Pisemne sprawozdania.** Obserwatorzy mający doświadczenie w zakresie ćwiczeń i analizy krytycznej powinni sporządzić pisemne sprawozdania ze swoich obserwacji. Osoby planujące ćwiczenia mogą także poprosić o pisemne sprawozdania pozostały personel. Pisemne sprawozdania są często bardziej szczere niż uwagi przedstawiane podczas konferencji podsumowującej, której uczestnicy mogą być wrażliwi na komentarz osób z zewnątrz.

Władze portu lotniczego powinny dążyć do wszelkich starań, aby skontaktować się z władzami innych portów lotniczych, które mogły mieć do czynienia z prawdziwymi wypadkami lotniczymi i które przeprowadzały

kompleksowe ćwiczenia działania w sytuacjach zagrożenia, w celu uzyskania danych i poznania procedur pozwalających na poprawienie i ulepszenie własnego Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego.

14.2 Przegląd działań ratowniczych po wypadku

Tak szybko po wypadku, jak tylko jest to w praktyce możliwe, podmioty reagujące powinny uzyskać ustne lub pisemne sprawozdania od całego swojego personelu zaangażowanego w działania ratownicze i sporządzić dokument obejmujący całość operacji ratowniczo-gaśniczej. Następnie należy zwołać spotkanie sztabowe, które dokona oceny tych dokumentów i, jeżeli będzie to wymagane, wprowadzić do Planu działania w sytuacjach zagrożenia zmiany uznane za konieczne dla poprawy zdolności reagowania w kolejnych sytuacjach zagrożenia.



Rysunek 14-1. System oceny ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym

ZAŁĄCZNIK 1

SŁOWNIK TERMINÓW

Terminy zdefiniowane w Załącznikach ICAO są stosowne zgodnie ze znaczeniem i zastosowaniem podanym poniżej. Na świecie stosuje się bardzo wiele różnych terminów opisujących instalacje, procedury, usługi itp. związane z portami lotniczymi. Na ile to tylko możliwe, terminy używane w niniejszym podręczniku to terminy najpowszechniej używane na świecie. Gdy poniższe terminy są użyte w niniejszym podręczniku, mają następujące znaczenie:

Alarm wypadkowy (*Crash alarm*). System jednoczesnego powiadamiania stosownych służb ratowniczych o zbliżającej się lub zaistniałej sytuacji zagrożenia.

Wypadek statku powietrznego (*Aircraft accident*). Zdarzenie podczas użytkowania statku powietrznego, w trakcie którego jakakolwiek osoba biorąca w nim udział poniesie śmierć lub odniesie poważne obrażenia lub w trakcie którego statek powietrzny ulegnie znaczącym uszkodzeniom.

Incydent statku powietrznego (*Aircraft incident*). Zdarzenie, inne niż wypadek z udziałem statku powietrznego, które ma lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo dalszej eksploatacji statku powietrznego, jeżeli nie zostanie naprawione. Incydent nie pociąga za sobą poważnych obrażeń osób lub poważnych uszkodzeń statku powietrznego.

Dochodzenie (*Investigation*). Proces realizowany w celu zapobiegania powstawaniu przyczyn zdarzenia, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciągnięcie wniosków, w tym określenie przyczyn(y) oraz, w stosownych przypadkach, opracowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego (*Airport emergency plan*). Procedury dotyczące koordynacji reakcji służb lotniskowych i innych podmiotów zewnętrznych, które mogą pomóc w czasie działań ratowniczych związanej z sytuacją zagrożenia powstałą w porcie lotniczym lub w jego sąsiedztwie.

Sytuacja zagrożenia podczas lotu (*In-flight emergency*). Sytuacja zagrożenia, wpływająca na osoby znajdujące się na pokładzie statku powietrznego lub jego zdolności operacyjne, która wystąpiła w czasie lotu.

Porozumienie o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia (*Mutual aid emergency agreement*). Porozumienie zawarte ze stosownymi podmiotami działającymi w społeczności lokalnej otaczającej port lotniczy, określające sposoby wstępnego powiadomienia o sytuacji zagrożenia oraz zadania w czasie działań ratowniczych.

Ćwiczenia (*Exercise*). Test Planu działania w sytuacjach zagrożenia i przegląd wyników, mający na celu poprawę efektywności Planu.

Ćwiczenia działania w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym (*Airport emergency exercise*). Test Planu działania w sytuacjach zagrożenia i przegląd rezultatów ćwiczenia, mający na celu poprawę efektywności Planu.

Ćwiczenia kompleksowe (*Full-scale emergency exercise*). Zebranie i wykorzystanie wszystkich zasobów, które byłyby dostępne i wykorzystane podczas rzeczywistej sytuacji zagrożenia.

Ćwiczenia częściowe (*Partial exercise*). Ćwiczenia z udziałem jednego lub kilku podmiotów, wskazanych w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, mające na celu podniesienie ich sprawności działania.

Ćwiczenia sztabowe (*Tabletop exercise*). Najprostszy i najtańszy rodzaj ćwiczeń. Wykorzystywany jest do sprawdzenia integracji i możliwości zasobów ratowniczych, jest prostym narzędziem planowania, analizy krytycznej i uaktualnienia różnych reakcji przed praktycznym sprawdzeniem ich w terenie.

Operator statku powietrznego (*Aircraft operator*). Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo użytkujące statek powietrzny lub oferujące usługi związane z użytkowaniem statku powietrznego.

Koordynator linii lotniczej (*Airline co-ordinator*). Upoważniony przedstawiciel linii lotniczej delegowany do reprezentowania linii podczas sytuacji zagrożenia dotyczącej statku powietrznego lub majątku linii lotniczej.

Dyrektor portu lotniczego (*Airport manager*). Osoba mająca kompetencje do zarządzania w zakresie eksploatacji, utrzymania i bezpieczeństwa portu lotniczego. Dyrektor sprawuje nadzór administracyjny nad lotniskową służbą ratowniczo-gaśniczą, ale normalnie nie kieruje działaniami operacyjnymi służb ratowniczo-gaśniczych.

Dowódca działań ratowniczych (*On-scene commander*). Wyznaczona osoba odpowiedzialna za kierowanie całością działań ratowniczych bezpośrednio na miejscu zdarzenia.

Lekarz medycyny sądowej (*Forensic doctor*) [Lekarz sądowy / koroner]. Funkcjonariusz publiczny, którego podstawowym obowiązkiem jest badanie i dochodzenie przyczyn zgonu w przypadkach, w których istnieje przypuszczenie, że zgon nie nastąpił z przyczyn naturalnych. Zgromadzone dane odnoszą się do związków i zastosowania faktów medycznych do kwestii prawnych.

Służby ruchu lotniczego (*Air traffic service*). Termin ogólny oznaczający różne służby takie jak: służba informacji powietrznej, służba alarmowa, służba doradczą ruchu lotniczego oraz służby kontroli ruchu lotniczego (kontroli obszaru, kontroli zbliżania lub kontroli lotniska).

Wieża kontroli lotniska (*Airport control tower –TWR*). Organ powołany dla zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla operacji wykonywanych w porcie lotniczym.

Lotniskowa służba informacji powietrznej (*Airport flight information service AFIS*). Jednostka służb ruchu lotniczego zapewniająca służbę lotniskowej informacji powietrznej, poszukiwania i ratownictwa oraz służbę alarmową i pomoc dla statków powietrznych w sytuacjach zagrożenia w portach lotniczych, w których nie jest zapewniana służba kontroli lotniska.

Centrum powiadamiania ratunkowego (*Alarm and dispatch centre*). Ośrodki istniejące w wielu obszarach metropolitalnych, służące do szybkiego uruchamiania służb ratowniczych. Z ośrodkiem tym zazwyczaj można się skontaktować wybierając proste, trzycyfrowy numer telefonu.

Pole ruchu naziemnego (*Movement area*). Część lotniska wykorzystywana do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i pasa startowego (pasów startowych).

Część lotnicza (*Air side*). Pole ruchu naziemnego lotniska wraz z przyległym terenem i budynkami lub ich częścią, do których dostęp podlega kontroli.

Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia (*Emergency operations centre*). Wyznaczony obszar portu lotniczego służący do wsparcia i koordynacji czynności podczas sytuacji zagrożenia w porcie lotniczym.

Stanowisko kierowania (*Command post – CP*). Punkt w miejscu zdarzenia, w którym przebywa dowódca działań ratowniczych działający na miejscu zdarzenia i gdzie scentralizowane jest kierowanie, koordynacja, kontrola i łączność.

Rejon opieki (*Care area*). Miejsce udzielania pierwszej pomocy medycznej osobom poszkodowanym.

Rejon zbiorczy (*Collection area*). Miejsce wstępnego gromadzenia osób z poważnymi obrażeniami.

Miejsce wyczekiwania (*Rendezvous point*). Wyznaczony wcześniej punkt odniesienia, tj. skrzyżowanie dróg lub inne określone miejsce, do którego początkowo udać się ma personel/pojazdy reagujące w sytuacji zagrożenia w celu otrzymania wskazówek dotyczących lokalizacji rejonów koncentracji (*staging areas*) lub miejsca wypadku/incydentu.

Rejon koncentracji (*Staging area*). Wyznaczony wcześniej, mający strategiczne położenie obszar, na którym gromadzi się personel wspierający działania ratownicze oraz pojazdy i inne niezbędne wyposażenie, i oczekuje w gotowości do natychmiastowego wykorzystania w sytuacji zagrożenia.

Rejon transportu medycznego (*Medical transportation area*). Ta część rejonu selekcji, w której osoby poszkodowane oczekują na przewóz do placówek medycznych pod bezpośrednim nadzorem osoby odpowiedzialnej za transport medyczny.

Rejon selekcji (*Triage area*). Miejsce, w którym przeprowadza się selekcję poszkodowanych.

Strefa wewnętrzna działań ratowniczych (*Inner perimeter*). Jest to wydzielony i zabezpieczony teren w celu umożliwienia efektywnego kierowania, łączności, kontroli i koordynacji oraz umożliwienia bezpiecznego działania podczas reagowania w sytuacji zagrożenia, w tym zapewnienia bezzwłocznego dostępu i wyjścia personelu ratowniczego i pojazdów.

Strefa zewnętrzna działań ratowniczych (*Outer perimeter*). Obszar znajdujący się poza rejonem wewnętrznym zdarzenia, który jest chroniony dla potrzeb natychmiastowego wsparcia operacyjnego działań ratowniczych, zabezpieczony na wypadek bezprawnej i niekontrolowanej ingerencji.

Wyznaczony rejon oczekiwania pasażerów (*Designated passenger holding area*). Miejsce, do którego przewożeni są pasażerowie niemający widocznych obrażeń.

Ruchomy szpital polowy (*Mobile emergency hospital*). Specjalistyczny, samodzielny pojazd zapewniający środowisko kliniczne, w którym lekarz może podjąć na miejscu zdarzenia leczenie definitywne poważnych obrażeń.

Kwatery polowe (*Mobile quarters*). Osłony (np. namioty) zaprojektowane w sposób umożliwiający ich błyskawiczny przewóz na miejsce zdarzenia i szybkie rozłożenie w celu zabezpieczenia poszkodowanych przez warunki atmosferyczne. Ich wyposażenie powinno obejmować oświetlenie i ogrzewanie. Ich integralnym elementem powinien być środek transportu.

Mapa z siatką kwadratów (*Grid map*). Mapa obszaru z nałożoną siatką współrzędnych prostokątnych, która jest wykorzystywana do identyfikacji lokalizacji naziemnych, w przypadku których brak jest innych punktów orientacyjnych.

Oznakowanie plakietkami (*Tagging*). Metoda wykorzystywana do identyfikowania poszkodowanych jako wymagających natychmiastowej pomocy (kategoria I), opóźnionej pomocy (kategoria II), pomocy w niewielkim zakresie (kategoria III) lub jako zmarłych.

Selekcja poszkodowanych (Triage). Podział poszkodowanych w sytuacji zagrożenia zgodnie z charakterem i zakresem obrażeń.

Plakietka identyfikacyjna (Triage tag). Plakietka wykorzystywana do klasyfikowania poszkodowanych zgodnie z charakterem i zakresem obrażeń.

Materiały niebezpieczne (Dangerous goods). Termin używany na całym świecie we wszystkich rodzajach transportu, będący synonimem materiałów stwarzających zagrożenie lub przedmiotów zabronionych. Termin ten obejmuje materiały wybuchowe, gazy sprężone lub skroplone (które mogą być palne lub trujące), ciekłe i stałe substancje palne, substancje utleniające, trujące lub zakaźne, materiały promieniotwórcze lub substancje żrące.

Materiały stwarzające zagrożenie (Hazardous materials). Patrz: materiały niebezpieczne (*Dangerous goods*).

Przedmioty zabronione (Restricted articles). Patrz: materiały niebezpieczne (*Dangerous goods*).

Czynnik biologiczny (Biological agent). Mikroorganizm, który powoduje choroby ludzi, roślin lub zwierząt bądź powoduje niszczenie materiałów.

Środki zwiększające objętość osocza (Blood volume expanders). Sterylne roztwory podawane dożylnie w celu przeciwdziałania fizjologicznym powikłaniom związanym z utratą krwi.

Obrażenia pozorowane (Moulage). Odtworzenie zaognienia, guza, rany lub innego stanu patologicznego, stosowane u ochotników udających osoby poszkodowane, w celu zasymulowania realistycznych obrażeń podczas ćwiczeń postępowania w sytuacjach zagrożenia.

Ustabilizowanie (Stabilization). Wykorzystanie środków medycznych dla przywrócenia podstawowej równowagi fizjologicznej u pacjenta w celu zapewnienia przeżycia i ułatwienia przyszłego leczenia definitywnego.

Tsunami (Tsunami). Wyjątkowo duże fale oceaniczne wywołane trzęsieniem ziemi.

ZAŁĄCZNIK 2

ZARYS PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA DLA PORTU LOTNICZEGO

1. Celem niniejszych wytycznych jest zapewnienie jednolitości przy opracowywaniu Planów działania w sytuacjach zagrożenia dla portów lotniczych. Władze portu lotniczego mają obowiązek opracowania Planu oraz procedur postępowania w sytuacjach zagrożenia odpowiadających charakterystyce portu i prowadzonych w nim operacji. W tym celu powinny uwzględnić ww. wytyczne i podjąć następujące działania:

- a) zdefiniować obowiązki władz portu lotniczego i innych zaangażowanych podmiotów;
- b) stworzyć skuteczne linie łączności oraz zapewnić odpowiednie urządzenia łącznościowe, tworzące „kaskadowy” system łączności, obejmujący osoby / podmioty odpowiadające za informacje „kaskadowe”. Tam, gdzie będzie to możliwe, należy zapewnić całodobowe działanie systemu;
- c) utworzyć i zapewnić dostępność stałego centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia oraz ruchomego stanowiska kierowania w porcie lotniczym, do wykorzystania w sytuacji zagrożenia;
- d) dokonać integracji, zapewniających pomoc i wsparcie służb i podmiotów ze środowiska lokalnego, takich jak straż pożarna, ochrona, służby medyczne, obrona cywilna, organy rządowe oraz lokalne organizacje radioamatorskie;
- e) określić zadania dla służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska - TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej - AFIS) związane z działaniami w sytuacjach zagrożenia;
- f) opracować instrukcje dotyczące reagowania w czasie wypadków/incydentów lotniczych.

2. Dokument: „Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego” musi być sporządzony na piśmie, aby ułatwić identyfikację przedmiotowych treści, dotyczących odpowiednio portu lotniczego oraz społeczności lokalnej.

3. Plany i stosowne procedury działania powinny być opublikowane przez władze portu lotniczego lub inne uprawnione władze, które zdefiniują i określą zadania wszystkich komórek lotniskowych, służb i podmiotów zewnętrznych oraz personelu, podejmujących lub mogących podejmować określone czynności w sytuacji zagrożenia dotyczącej portu lotniczego.

4. Opracowując Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego oraz procedury działania należy zadbać, aby ustalenia były proste i łatwo zrozumiałe dla wszystkich podmiotów objętych Planem. Z tego względu istotne jest korzystanie z kart kontroli przebiegu procedur pokazanych w Rozdziale 8 na Rysunkach 8-1 i 8-2.

PRZYKŁADOWA ZAWARTOŚĆ DOKUMENTU „PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA”

Sekcja 1 - Numery telefonów alarmowych

Sekcję tę należy ograniczyć do kluczowych numerów telefonów stosownie do potrzeb lokalnych, z uwzględnieniem podmiotów:

- a) służby ruchu lotniczego;
- b) lotniskowa służba ratowniczo-gaśniczych (lokalna jednostka straży pożarnej);
- c) policja lub służby ochrony;
- d) służby medyczne;
 - 1) szpitale;
 - 2) karetki pogotowia;
 - 3) lekarze (numery do pracy / domowe);
- e) operatorzy statków powietrznych;
- f) władze rządowe;
- g) obrona cywilna;
- h) pozostałe służby i podmioty.

Sekcja 2 - Wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym

- a) czynności służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS);
- b) czynności służb ratowniczo-gaśniczych;
- c) czynności policji i służb ochrony;
- d) czynności władz portu lotniczego:
 - 1) eskortowanie pojazdów;
 - 2) utrzymanie;
- e) czynności służb medycznych:
 - 1) szpitale;
 - 2) karetki pogotowia;
 - 3) lekarze;
 - 4) personel medyczny;
- f) czynności operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku;
- g) czynności centrum operacyjnego sytuacjami zagrożenia i ruchomego stanowiska kierowania;

- h) czynności władz rządowych;
- i) sieć łączności (centrum operacyjne sytuacji zagrożenia i ruchome stanowisko kierowania);
- j) czynności podmiotów objętych porozumieniem o pomocy wzajemnej;
- k) czynności władz transportowych (transportu lądowego, morskiego i powietrznego);
- l) czynności rzecznika prasowego;
- m) czynności lokalnej jednostki straży pożarnej w przypadku pożaru budynków;
- n) czynności pozostałych podmiotów.

Sekcja 3 - Wypadek statku powietrznego poza terenem portu lotniczego

- a) czynności służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS);
- b) czynności służb ratowniczo-gaśniczych;
- c) czynności lokalnej straży pożarnej;
- d) czynności policji i służb ochrony;
- e) czynności władz portu lotniczego;
- f) czynności służb medycznych:
 - 1) szpitale;
 - 2) karetki pogotowia;
 - 3) lekarze;
 - 4) personel medyczny;
- g) czynności podmiotów objętych porozumieniem o pomocy wzajemnej;
- h) czynności operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku;
- i) czynności centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia i ruchomego stanowiska kierowania;
- j) czynności władz rządowych;
- k) sieć łączności (centrum operacyjne sytuacji zagrożenia i ruchome stanowisko kierowania);
- l) czynności władz transportowych (transportu lądowego, morskiego i powietrznego);
- m) czynności rzecznika prasowego;
- n) czynności pozostałych podmiotów.

Sekcja 4 - Awaria statku powietrznego w czasie lotu (Pełna gotowość operacyjna lub lokalny stan pogotowia)

- a) czynności służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS);
- b) czynności służb ratowniczo-gaśniczych;
- c) czynności policji i służb ochrony;

- d) czynności władz portu lotniczego;
- e) czynności służb medycznych:
 - 1) szpitale;
 - 2) karetki pogotowia;
 - 3) lekarze;
 - 4) personel medyczny;
- f) czynności operatora statku powietrznego, który uległ wypadkowi;
- g) czynności centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia i ruchomego stanowiska kierowania;
- h) czynności pozostałych podmiotów.

Sekcja 5 - Pożary budynków

- a) czynności służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS);
- b) czynności służb ratowniczo-gaśniczych (lokalnej straży pożarnej);
- c) czynności policji i służb ochrony;
- d) czynności władz portu lotniczego;
- e) ewakuacja budynku;
- f) czynności służb medycznych:
 - 1) szpitale;
 - 2) karetki pogotowia;
 - 3) lekarzy; oraz
 - 4) personelu medycznego;
- g) czynności centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia i ruchomego stanowiska kierowania;
- h) czynności rzecznika prasowego;
- i) czynności pozostałych podmiotów.

Sekcja 6 - Sabotaż, w tym groźba zamachu bombowego (statek powietrzny lub obiekt)

- a) czynności służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS);
- b) czynności centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia i ruchomego stanowiska kierowania;
- c) czynności policji i służb ochrony;
- d) czynności władz portu lotniczego;
- e) czynności służb ratowniczo-gaśniczych;
- f) czynności służb medycznych:

- 1) szpitali;
- 2) karetek pogotowia;
- 3) lekarzy; oraz
- 4) personelu medycznego;
- g) czynności operatora statku powietrznego, którego dotyczy sytuacja zagrożenia;
- h) czynności władz rządowych;
- i) izolowanie miejsca postoju statku powietrznego;
- j) ewakuacja;
- k) przeszukanie przez psy i przeszkolony personel;
- l) przeniesienie i identyfikacja bagażu i ładunku towarowego na pokładzie statku powietrznego;
- m) przeniesienie i usunięcie potencjalnej bomby;
- n) czynności rzecznika prasowego;
- o) czynności pozostałych podmiotów.

Sekcja 7 - Bezprawne przejęcie statku powietrznego

- a) czynności służb ruchu lotniczego (wieża kontroli lotniska TWR lub lotniskowa służba informacji powietrznej AFIS);
- b) czynności służb ratowniczo-gaśniczych;
- c) czynności policji i służb ochrony;
- d) czynności władz portu lotniczego;
- e) czynności służb medycznych:
 - 1) szpitali;
 - 2) karetek pogotowia;
 - 3) lekarzy;
 - 4) personelu medycznego;
- f) czynności operatora statku powietrznego, którego dotyczy zawładnięcie;
- g) czynności władz rządowych;
- h) czynności centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia i ruchomego stanowiska kierowania;
- i) izolowanie miejsca postoju statku powietrznego;
- j) czynności rzecznika prasowego;
- k) czynności pozostałych podmiotów.

Sekcja 8 - Incydent w porcie lotniczym

Incydent w porcie lotniczym może wymagać niektórych lub wszystkich działań wymienionych w Sekcji 2 „Wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym”. Przykładem incydentów, które powinny zostać wzięte pod uwagę przez władze portu lotniczego, są wycieki paliwa na płycie postojowej, przy „rękawie” dla pasażerów, magazynie paliw, zdarzenia z udziałem materiałów niebezpiecznych w rejonach przeładunku towarów, zawalenie się konstrukcji budynku; kolizja statku powietrznego z pojazdu itp.

Sekcja 9 – Osoby kierujące działaniem ratowniczym

W zależności od warunków lokalnych, osobami kierującymi akcją ratowniczą mogą być np.:

- a) w porcie lotniczym:
 - 1) dowódca lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej;
 - 2) władze portu lotniczego;
 - 3) policja i służba ochrony lotniska - oficer dowodzący;
 - 4) koordynator medyczny;
- b) poza portem lotniczym:
 - 1) dowódca lokalnej jednostki straży pożarnej;
 - 2) władze rządowe;
 - 3) policja i służba ochrony - oficer dowodzący.

Dowódca działający na miejscu zdarzenia zostanie wyznaczony zgodnie z zawartym wcześniej porozumieniem o pomocy wzajemnej.

Doświadczenie pokazuje, że poważny problem stanowi chaos związany z trudnością w identyfikacji personelu dowodzącego. Aby zmniejszyć te trudności, zaleca się, aby personel dowodzący nosił wyróżniające kolorowe kaski ochronne i kamizelki lub inne części ubioru z odbłaskowymi napisami, ułatwiające identyfikację. Zaleca się stosowanie następujących kolorów:

Czerwony – dowódca służb ratowniczo-gaśniczych

Niebieski – dowódca policji

Biały (z czerwonymi napisami) – koordynator medyczny

Pomarańczowy – władze portu lotniczego

Seledynowy – koordynator transportu

Ciemnobrązowy – szef służb medycyny sądowej.

Dowódca kierujący działaniem ratowniczym na miejscu zdarzenia powinien zostać wyznaczony jako osoba odpowiedzialna za kierowanie całością operacji w sytuacji zagrożenia. Dowódca ten powinien być łatwo rozpoznawalny. Może nim być każda z osób wymienionych powyżej lub inna osoba z podmiotów reagujących.

ZAŁĄCZNIK 3

LOTNISKOWE SŁUŻBY MEDYCZNE

Informacje ogólne

1. W porcie lotniczym należy zapewnić odpowiednie usługi medyczne i zapasy środków medycznych. Zapewnienie usług medycznych nie rodzi generalnie poważnych problemów w przypadku dużego portu lotniczego lub portów lotniczych w pobliżu dużego miasta, ponieważ w przypadkach takich portów dostępna będzie zazwyczaj kadra i materiały. Konieczne jest skoordynowanie działań z systemem ratownictwa medycznego funkcjonującym w danym regionie. Za zapewnienie i sprawdzenie zapasów środków medycznych odpowiada koordynator medyczny wyznaczony dla portu lotniczego.

2. Zapewnienie usług medycznych może stanowić pewną trudność w przypadku małych portów lotniczych, które nie są zlokalizowane w pobliżu obszarów zurbanizowanych. Takie porty lotnicze powinny jednakże dysponować ratunkowymi służbami medycznymi, które będą w stanie zapewnić adekwatną pomoc medyczną w razie wypadku statku powietrznego, w tym największego statku powietrznego korzystającego z portu lotniczego.

3. Do Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego włączyć należy zasoby medyczne społeczności otaczającej port lotniczy. Należy zwrócić uwagę na:

- a) zasoby kadrowe w porcie lotniczym i poza portem, tj. lekarzy, zespoły specjalizujące się w pierwszej pomocy, noszowych i pielęgniarki; oraz
- b) wyposażenie i usługi medyczne w porcie lotniczym i poza portem, tj. szpitale i karetki pogotowia.

4. W przypadku portów lotniczych, dla których wspomniane wyżej zasoby są dostępne jedynie z obszarów położonych poza bezpośrednim sąsiedztwem portu, Plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien być zintegrowany z szerszymi Planami działania, tak aby możliwa była właściwa reakcja, na przykład z użyciem śmigłowców do przewozu służb medycznych i wyposażenia na miejsce katastrofy.

Ratunkowe służby medyczne w portach lotniczych

5. Podstawa zaleceń. Ratunkowe służby medyczne w portach lotniczych oparte są na koncepcji, według której w porcie lotniczym funkcjonować powinien personel medyczny i urządzenia medyczne współmierne do rozmiaru portu i powinny zostać zawarte porozumienia o pomocy wzajemnej w sytuacjach zagrożenia. W porcie lotniczym należy przechowywać odpowiedni zapas środków medycznych, pozwalający na podjęcie czynności w przypadku rutynowych sytuacji zagrożenia występujących w porcie (obrażenia podczas pracy, ataki serca itp.) oraz podczas możliwego wypadku statku powietrznego.

6. Szkolenie personelu portu lotniczego w zakresie medycyny ratunkowej. Cały personel przydzielony do zadań związanych z ratownictwem i pracownicy portu lotniczego stykający się z osobami z zewnątrz powinni zostać przeszkoleni w zakresie udzielania pierwszej pomocy i prowadzenia resuscytacji krążeniowo-oddechowej (RKO).

7. Personel służb ratowniczych i gaśniczych powinien być w stanie przeprowadzić stabilizację poszkodowanych z poważnymi obrażeniami. Co najmniej dwóch, pracujących w pełnym wymiarze czasu, członków personelu ratowniczo-gaśniczego lub innego personelu portu lotniczego na każdej zmianie powinno przejść szkolenie w zakresie medycyny ratunkowej na poziomie określonym przez lokalne władze medyczne.

Ponadto zaleca się, aby tylu członków personelu ratowniczo-gaśniczego, ile to jest w praktyce możliwe, zostało przeszkolonych w stopniu zapewniającym minimalny standard sprawności medycznej, najlepiej zaś w stopniu odpowiadającym stopniowi przeszkolenia personelu wysoko wykwalifikowanego w udzielaniu pierwszej pomocy lub równoważnemu. Odpowiednio, personel taki powinien otrzymać właściwe wyposażenie medyczne do użytku osobistego, pozwalające na rozpoczęcie stabilizowania poszkodowanych przed przybyciem właściwych służb medycznych na miejsce zdarzenia lub do czasu zapewnienia transportu poszkodowanych do stosownych placówek medycznych.

8. Jak największą liczbę członków personelu lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej należy także przeszkolić w zakresie resuscytacji krążeniowo-oddechowej (RKO) według procedur odpowiednich władz medycznych. Dla utrzymania sprawności obowiązkowe jest przeprowadzanie okresowych ćwiczeń w prowadzeniu RKO.

9. Codzienne problemy medyczne w porcie lotniczym mogą służyć do promowania i zapewniania właściwego poziomu sprawności medycznej lotniskowego personelu ratunkowego. Należy jednakże zauważyć, że sprawność w technikach ratownictwa medycznego może być utrzymywana jedynie dzięki stałemu, praktycznemu stosowaniu tych technik. Jeżeli czynności nie obejmują codziennego stosowania zaawansowanych systemów podtrzymywania życia, sprawność będzie spadać lub zaniknie.

10. Porty lotnicze mogą prowadzić rekrutację ochotników spośród pracowników portu innych niż personel ratowniczo-gaśniczy, którzy będą zapewniać natychmiastową pomoc dla poszkodowanych w sytuacjach zagrożenia. Ochotnicy ci powinni zostać przeszkoleni przez akredytowane podmioty w zakresie pierwszej pomocy i ratownictwa. W razie sytuacji zagrożenia powinni oni początkowo podlegać nadzorowi pierwszej osoby dowodzącej w miejscu zdarzenia, tj. dowódcy straży pożarnej, do czasu przybycia koordynatora medycznego. Wszystkie stosowne władze muszą zadbać o kwestie związane z odszkodowaniami i odpowiedzialnością.

11. Środki ratunkowe i wyposażenie medyczne. Władze portu lotniczego powinny zadbać o zapewnienie odpowiedniej ilości środków medycznych, dostępnych w porcie lotniczym lub w jego sąsiedztwie, pozwalającej na zapewnienie pomocy takiej liczbie pasażerów i członków załogi, jaka występuje w przypadku największego statku powietrznego normalnie korzystającego z portu lotniczego. Doświadczenie pokazało jednakże, że w wypadku lotniczym uczestniczyć może więcej niż jeden statek powietrzny. Z uwagi na to należy rozważyć zapewnienie środków medycznych w ilości pozwalającej na zapewnienie pomocy w takiej sytuacji. Rodzaj i ilość takich środków powinna zostać określona przez podstawowe władze medyczne, którym podlega port, z wykorzystaniem informacji statystycznych podanych w Tabeli 3-1 w niniejszym załączniku.

12. Dane statystyczne zebrane w oparciu o wypadki statków powietrznych wskazują, że około 75% osób przebywających na pokładzie statku powietrznego powinno przeżyć wypadek. Można oczekiwać, że wymagania dotyczące pomocy tym poszkodowanym rozłożą się następująco:

20% - pomoc natychmiastowa (kategoria I - czerwona)

30% - pomoc opóźniona (kategoria II - żółta)

50% - pomoc w niewielkim zakresie (kategoria III - zielona)

Dane dotyczące szacowanej maksymalnej liczby poszkodowanych w wyniku wypadku statku powietrznego w porcie lotniczym przedstawiono w Tabeli 3-1 niniejszego załączniku.

Tabela 3-1. Szacunkowa, maksymalna liczba osób poszkodowanych w wypadku statku powietrznego w porcie lotniczym

Liczba osób na pokładzie statku powietrznego	Liczba poszkodowanych	20% poszkodowanych wymagających natychmiastowej pomocy Kategoria I	30% poszkodowanych wymagających opóźnionej pomocy Kategoria II	50% poszkodowanych wymagających pomocy w niewielkim zakresie Kategoria III
500	375	75	113	187
450	338	68	101	169
400	300	60	90	150
350	263	53	79	131
300	225	45	68	112
250	188	38	56	94
200	150	30	45	75
150	113	23	34	56
100	75	15	23	37
50	38	8	11	19

Powyższe dane zostały oparte na założeniu, że maksymalna liczba poszkodowanych, którzy przeżyli wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym lub w pobliżu portu lotniczego wynosi szacunkowo 75% osób przebywających na pokładzie statku powietrznego.

13. Port lotniczy powinien być wyposażony w nosze, koce, deski ortopedyczne lub materace podciśnieniowe, najlepiej przechowywane w odpowiednim pojeździe (np. w przyczepie), które będą mogły być przewiezione na miejsce zdarzenia. Koce są wymagane dla zmniejszenia narażenia poszkodowanych na wstrząs i możliwe niekorzystne warunki pogodowe. Ponieważ poszkodowani w wypadkach lotniczych mają niekiedy poważne urazy kręgosłupa, przy wydobywaniu takich poszkodowanych ze statku powietrznego należy, w celu zminimalizowania możliwości dalszych uszkodzeń kręgosłupa, stosować deski ortopedyczne i kołnierze szyjne. Deski ortopedyczne powinny mieć wymiary pasujące do wejść i przejść w komercyjnych i biznesowych statkach powietrznych. Deski powinny być wyposażone w pasy unieruchamiające, pozwalające na przymocowanie pacjenta do deski. Do spodu deski zamocowane powinny być listwy, ułatwiające podnoszenie deski (patrz Rysunki Z3-1a i Z3-1b).

14. Poszkodowanym na skutek wdychania dymu należy zapewnić tlen i urządzenia wspomagające oddychanie.

15. Ponieważ w portach lotniczych większość medycznych sytuacji zagrożenia niezwiązanych z wypadkiem dotyczy problemów z układem krążenia, należy zapewnić szybki dostęp do zaawansowanych systemów podtrzymywania życia.

16. Do udzielania pomocy na miejscu zdarzenia poszkodowanym wymagającym natychmiastowej pomocy (kategoria I - czerwony) lub opóźnionej (kategoria II - żółty) można wykorzystywać ruchome szpitale polowe lub

namioty pneumatyczne (patrz Rysunek Z3-2) bądź osłony. Urządzenia takie powinny być przygotowane do szybkiego przetransportowania i rozłożenia. Poszkodowanych można na miejscu zdarzenia poddać leczeniu, ustabilizować i przygotować do przewozu do właściwego szpitala.

17. Idealnym sposobem udzielania pomocy natychmiastowej poszkodowanym (kategorii I - czerwonej) jest użycie karetki reanimacyjnej.

18. Namioty pneumatyczne powinny być wyposażone w odpowiednie ogrzewanie i oświetlenie, jeżeli będzie to możliwe. W dużym namiocie można normalnie umieścić około dziesięciu (10) poważnie poszkodowanych. Namioty takie mogą być przewożone na dużych pojazdach wielozadaniowych, wraz z pozostałym niezbędnym wyposażeniem medycznym.

19. Aby umożliwić właściwe prowadzenie działań ratowniczych w przypadku sytuacji zagrożenia dotyczących dużego statku powietrznego, zaleca się, aby ogólne ratunkowe środki medyczne i wyposażenie, wymienione na Liście 3-1, były dostępne w porcie lotniczym lub były dostępne ze źródeł zewnętrznych. Lista 3-1 została przygotowana w związku z sytuacjami zagrożenia dotyczącymi największych statków powietrznych wykorzystywanych w komercyjnych operacjach transportu powietrznego, tj. B747, DC-10, Airbus. Jeżeli w przewidywanej przyszłości planowane są jedynie operacje z wykorzystaniem mniejszych statków powietrznych, wskazane ilości środków medycznych i sprzętu należy dostosować do rozsądnych wymagań dotyczących największego statku powietrznego, który może korzystać z portu lotniczego.

20. Poniżej opisano niektóre z pozycji wymienionych na Liście 3-1:

Materace podciśnieniowe (zwane także materacami próżniowymi): urządzenie składa się z worka z tworzywa sztucznego mającego kształt materaca, wypełnionego bardzo małymi kulkami. Za pomocą urządzenia odsysającego (mechanicznego lub innego) z materaca usuwa się powietrze, tak że materac zostaje zgnieciony przez ciśnienie atmosferyczne i staje się sztywny jak gips. Ciało ludzkie, częściowo osłonięte przed kompresją materaca, zostaje nim całkowicie otoczone. Głowa, kończyny i kręgosłup zostają unieruchomione, pozwalając na transport każdego rodzaju z użyciem pętli końcowych. Materac jest przenikalny dla promieni RTG. Jakkolwiek wymiary materacy są zróżnicowane, długość waha się generalnie w zakresie od 1,80 do 1,90 m, zaś szerokość od 0,80 do 0,90 m.

Deski ortopedyczne. Dzieli się na długie i krótkie. Przybliżone wymiary długiej deski ortopedycznej pokazano na Rysunku Z3-1a. Jakkolwiek na rysunku pokazano deskę o długości 1,90 m, dostępne powinny być też deski o długości 1,83 m, pozwalające na poruszanie się w najmniejszych wyjściach awaryjnych statków powietrznych, mających szerokość 51 cm i wysokość 91,5 cm. Do unieruchamiania nóg, bioder, górnej części korpusu i głowy wymagane są normalnie pasy unieruchamiające o szerokości 7,5 m zapinane na rzepy. Właściwe wymiary krótkiej deski ortopedycznej pokazano na Rysunku Z3-1b. Do unieruchamiania dolnej i górnej części korpusu wymagane są normalnie pasy unieruchamiające o szerokości 7,5 m zapinane na rzepy.

Lista 3.1 - Ogólne ratunkowe środki medyczne i wyposażenie

<i>Ilość</i>	<i>Opis</i>
500	Plakietki do selekcji poszkodowanych
100	Nosze, przystosowane do najpowszechniej wykorzystywanych karetek pogotowia
10	Materace podciśnieniowe do zabezpieczania złamań kręgosłupa

50	Szyny unieruchamiające, konwencjonalne lub pneumatyczne, do różnych rodzajów złamań
50	Zestawy pierwszej pomocy, zawierające zestaw 10 plakietek, opatrunki hemostatyczne, opaski zaciskowe, rurki intubacyjne, nożyczki, opatrunki, sterylne opatrunki oparzeniowe
20	Zestawy resuscytacyjne zawierające materiały do intubacji, infuzji i natleniania w warunkach polowych dla około 20 poszkodowanych (patrz Rysunek Z3-2)
2 lub 3	Aparaty elektro-kardiograficzne lub elektro-kardioskopowe
2 lub 3	Respiratory ręczne lub mechaniczne
10	Pakiety płynów do wlewów dożylnych (zawierających sól fizjologiczną lub preparat krwiozastępczy) z zestawami do podawania
2	Urządzenia odsysające
300-500	Worki z tworzywa lub trumny na zwłoki

21. **System łączności ratownictwa medycznego.** Łączność stanowi jedną z podstaw medycznego Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego. System łączności lotniskowej służby medycznej powinien zapewniać właściwą łączność podczas sytuacji zagrożenia, pozwalającą na rozpowszechnianie informacji ostrzegawczych i uzyskiwanie wsparcia. Bez łączności szpital nie zna liczby i rodzaju obrażeń poszkodowanych, którzy zostaną do niego skierowani, karetki nie mogą być kierowane do placówek najlepiej przygotowanych do zapewnienia wymaganej pomocy, nie można poprosić o środki dostępne ze źródeł zewnętrznych, a personel medyczny nie może być skierowany do miejsca, w którym jest najbardziej potrzebny.

22. Szpitale włączone do Planu działania w sytuacjach zagrożenia muszą mieć możliwość komunikowania się ze sobą za pomocą dwukierunkowej sieci łączności. Idealnie byłoby, gdyby każdy szpital miał możliwość połączenia się z dowolnym innym szpitalem lub, w razie potrzeby, połączenia się jednocześnie ze wszystkimi pozostałymi szpitalami. Możliwość taka jest nieoceniona w przypadku sytuacji zagrożenia w szpitalu, takiej jak brak krwi określonej grupy czy jakiegoś urządzenia. Zaleca się także, aby koordynator medyczny mógł komunikować się bezpośrednio ze szpitalami uczestniczącymi w działaniach ratowniczych.

23. **Środki transportu ratownictwa medycznego.** Przy kierowaniu poszkodowanych z miejsca zdarzenia do szpitali należy uwzględniać obecny personel szpitala (szpitali), specjalizację medyczną oraz dostępną liczbę miejsc. Idealnie byłoby, gdyby każdy port lotniczy dysponował przynajmniej jedną karetką na wezwanie, obsługującą rutynowe medyczne sytuacje zagrożenia. W celu zapewnienia ratunkowych środków transportu należy przygotować pisemne porozumienia z zewnętrznym pogotowiem ratunkowym.

24. Do ratunkowej ewakuacji lub do przewozu środków medycznych i sprzętu ze szpitali do miejsca zdarzenia można wykorzystać środki transportu lotniczego, tj. śmigłowce i stałopłaty.

25. Z uwagi na możliwą konieczność przewozu wielu poszkodowanych do stosownych placówek medycznych poza terenem portu lotniczego, karetki pogotowia przyjeżdżające na miejsce zdarzenia powinny zgłaszać się do miejsca wyczekiwania lub rejonu koncentracji, a następnie do wyznaczonej osoby odpowiedzialnej za transport. Osoba ta będzie odpowiedzialna za potwierdzenie liczby poszkodowanych wymagających przewozu, liczby i rodzaju potrzebnych karetek oraz dostępności i pojemności każdej z placówek medycznych odbierających poszkodowanych. W wypadkach z dużą liczbą poszkodowanych osoba odpowiedzialna za transport (lub

członkowie zespołu) będą także nadzorować faktyczny załadunek, rejestrować nazwiska i obrażenia poszkodowanych oraz kierowanie poszczególnych pojazdów i poszkodowanych do szpitali.

26. W poważnych sytuacjach zagrożenia karetki można zastąpić innymi środkami transportu. Można wykorzystać samochody typu van, busy, samochody osobowe, kombi lub inne stosowne pojazdy portu lotniczego. Należy zapewnić bezzwłoczny przewóz osób, które nie odniosły obrażeń i osób bez widocznych obrażeń do wyznaczonego rejonu oczekiwania.

27. Wszystkim pojazdom ratowniczym należy zapewnić mapę z siatką prostokątną (opatrzoną datą ostatniej rewizji) portu lotniczego i otaczającego go obszaru (zob. Rozdział 7 - mapa z siatką kwadratów).

Punkty pomocy medycznej w porcie lotniczym (przychodnia lub punkt pierwszej pomocy)

28. Czynniki ogólne wpływające na potrzebę zapewnienia punktu pomocy. Istnieje wiele czynników ogólnych, które wpływają na potrzebę zapewnienia w porcie lotniczym punktu pierwszej pomocy lub przychodni. Czynniki, które należy wziąć pod uwagę, to:

- a) liczba pasażerów obsługiwanych rocznie oraz liczba pracowników zatrudnionych w porcie lotniczym;
- b) działalność przemysłowa na terenie portu lotniczego i w jego sąsiedztwie;
- c) odległość od stosownych placówek medycznych; oraz
- d) porozumienia o wzajemnej pomocy medycznej.

29. Ogólnie, można zalecić, aby w porcie lotniczym zapewniono przychodnię, jeżeli liczba pracowników portu przekracza 1000 osób i aby w każdym porcie lotniczym zapewniono punkt pierwszej pomocy. Służbę zdrowia portu lub personel i sprzęt punktu pierwszej pomocy należy włączyć do Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego.

30. Przychodnia lotniskowa, oprócz zapewniania opieki medycznej dla osób znajdujących się na terenie portu lotniczego, może świadczyć usługi medycyny ratunkowej dla społeczności otaczających port lotniczy, jeżeli społeczności te nie dysponują własnymi służbami ratunkowymi.

31. Przychodnię lotniskową można włączyć do organizacji i planowania działań ratunkowych na wypadek sytuacji zagrożenia dotyczących społeczności lokalnej. W razie wielkoskalowej sytuacji zagrożenia poza terenem portu lotniczego, przychodnia lotniskowa może działać jako punkt koordynacyjny kierujący pomocą medyczną.

32. **Lokalizacja lotniskowych placówek pomocy medycznej.** Placówki powinny być łatwo dostępne z budynku terminala portu lotniczego, dla osób z zewnątrz i dla ratunkowych środków transportu (tj. karetek i śmigłowców). Wybierając lokalizację należy zwrócić uwagę na problem z przemieszczaniem osób poszkodowanych przez zatłoczone obszary budynku terminala portu lotniczego, zapewniając jednocześnie dostęp dla pojazdów ratunkowych drogą jak najbardziej omijającą normalne, publiczne drogi dojazdowe i wyjazdowe portu lotniczego. Sugeruje to, że placówka pomocy medycznej powinna być zlokalizowana tak, aby dostęp do niej możliwy był od strony części lotniczej budynku terminala, ponieważ pozwala to na zapewnienie kontroli nad dostępem pojazdów nieuprawnionych do wyposażenia ratunkowego.

33. **Personel lotniskowego punktu pomocy medycznej.** Liczba wykwalifikowanego personelu i stopień zaawansowania wymagany do każdej z osób personelu będzie zależeć od konkretnych wymagań portu lotniczego. Personel przychodni lotniskowej powinien stanowić rdzeń dla planowania usług medycznych w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego (i będzie odpowiedzialny za wdrożenie tej części Planu, która

dotyczyć będzie aspektów medycznych). Zaleca się, aby lotniskowy punkt pierwszej pomocy był obsadzony przez przynajmniej jedną osobę wysoko wykwalifikowaną w udzielaniu pierwszej pomocy.

34. Ogólnie zaleca się, aby podczas głównych godzin działania portu dyżur pełniła przynajmniej jedna osoba przeszkolona do wykonywania następujących obowiązków:

- a) resuscytacja krążeniowo-oddechowa (RKO);
- b) krwotoki na skutek urazów;
- c) zadławienie się (zabieg Heimlicha);
- d) złamania i pęknięcia;
- e) oparzenia;
- f) wstrząs;
- g) nagły poród i opieka nad noworodkiem, w tym przedwczesny poród;
- h) powszechnie występujące warunki medyczne, które mogą oddziaływać na skutki obrażenia (alergie, nadciśnienie, cukrzyca, rozrusznik serca itp.);
- i) podstawowe sposoby pomocy i ochrony w przypadku rozlania lub wycieku materiałów promieniotwórczych, toksycznych lub trujących;
- j) postępowanie z osobami z zaburzeniami emocjonalnymi;
- k) rozpoznawanie i pierwsza pomoc w przypadku zatruc, ukąszeń i szoku anafilaktycznego;
- l) techniki transportu osób poszkodowanych.

Osoba taka musi mieć uprawnienia pozwalające na zaordynowanie hospitalizacji, jeżeli będzie ona konieczna, oraz do zapewnienia wymaganego transportu.

36. Władze portu lotniczego powinny uzyskać porady i wskazówki lekarza-konsultanta specjalizującego się w medycynie ratunkowej dotyczące ilości i rodzaju wyposażenia dla punktu pierwszej pomocy, odpowiednich dla przewidywanych potrzeb danego portu lotniczego.

36. Wyposażenie i środki medyczne w przychodni lotniskowej powinny zostać określone przez lekarza lub grupę lekarzy zarządzających przychodnią. Należy pamiętać, że głównym problemem może być akcja ratunkowa w razie sytuacji zagrożenia dotyczącej statku powietrznego.

37. Lotniskowy punkt pomocy medycznej powinien być wyposażony tak, aby możliwe było udzielanie pomocy w razie zatrzymania akcji serca i w przypadku innych obrażeń i chorób związanych z medycyną pracy. W przypadku utrzymywania zapasów leków należy zapewnić ich pełną ochronę i zabezpieczenie.

38. Należy zapewnić odpowiednią ilość tlenu i urządzeń wspomagających oddychanie, pozwalających na udzielanie pomocy osobom zatrutym dymem.

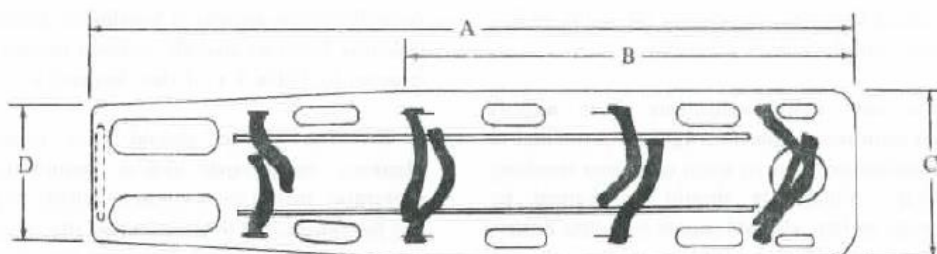
39. Ponieważ większość medycznych sytuacji zagrożenia niezwiązanych z wypadkami lotniczymi w portach lotniczych dotyczy problemów z układem krążenia, należy zapewnić bezzwłoczną dostępność zaawansowanych systemów podtrzymywania życia, w tym tlenu, reduktorów tlenu i innych urządzeń do udzielania pomocy w przypadku problemów krążeniowo-oddechowych. Ponadto dostępne powinny być zestawy pierwszej pomocy (zawierające leki, duży wybór bandaży i szyn, sprzęt do transfuzji oraz zestawy oparzeniowe i zestawy porodowe), łańcuchy, liny, łomy oraz przecinaki do metalu.

Porty lotnicze nieposiadające punktu pomocy medycznej

40. W portach lotniczych bez punktu pomocy medycznej (przychodni lub punktu pierwszej pomocy) władze portu lotniczego powinny zawrzeć porozumienia mające na celu zapewnienie odpowiedniej liczby personelu wykwalifikowanego w udzielaniu zaawansowanej pierwszej pomocy przez cały czas działania portu lotniczego. Wyposażenie pierwszej pomocy w takich portach lotniczych powinno obejmować, co najmniej, torbę medyczną z zestawem ratownictwa medycznego. Torba taka powinna być bezzwłocznie dostępna do przewożenia na wskazanym ratunkowym pojeździe należącym do portu lotniczego i powinna zawierać co najmniej:

- jedną folię (1,80 cm x 1,80 cm) z czterema szpilkami mocującymi;
- siedem zestawów hemostatycznych (jeden pakiet zawierający trzy zestawy, jeden pakiet zawierający cztery zestawy);
- dwa połowe zestawy opatrunkowe (jeden o wymiarach 45 cm x 56 cm, jeden o wymiarach 56 cm x 91 cm);
- dziesięć opatrunków brzusznych (pięć zestawów po dwa opatrunki);
- czterdzieści kompresów gazowych 10 cm x 10 cm (cztery pakiety po dziesięć kompresów);
- dwie opaski zaciskowe;
- jedną sztuczną drogę oddechową;
- trzy jednorazowe rurki intubacyjne (po jednej nr 2, nr 4 i nr 5);
- jedną gruszkę z dwoma cewnikami (nr 12, nr 14 FR);
- dwie pary dużych nożyczek do bandaży;
- dwadzieścia strzykawek jednorazowych z igłami nr 25 GA 1,6 cm;
- dwanaście bandaży elastycznych (dwa 15 cm, cztery 7,5 cm, sześć 5 cm);
- dwanaście zestawów w gąbką nasączoną alkoholem;
- cztery rolki bandaży gazowych (dwa 7,5 cm, dwa 5 cm);
- dwie rolki taśmy samoprzylepnej;
- cztery opatrunki gazowe nasączone wazeliną (15 cm x 91 cm);
- paczka zawierająca 100 plastrów z opatrunkiem;
- jeden ciśnieniomierz do mierzenia ciśnienia krwi;
- dwie podkładki do pisania (22 cm x 28 cm);
- sześć ołówków;
- odpowiednią liczbę plaketek identyfikacyjnych do oznaczania poszkodowanych (patrz Załącznik 8);
- jeden zestaw szyn pneumatycznych;
- jedną rurkę resuscytacyjną;
- jedną krótką deskę ortopedyczną;
- jedną latarkę;
- dwa kołnierze szyjne;
- jedną szpatułkę;

- jeden jednorazowy zestaw połoźniczy; oraz
- jeden materac podciśnieniowy.

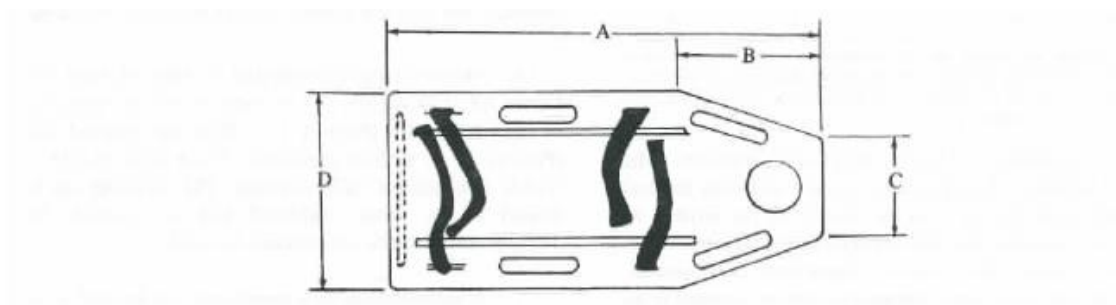


A – 1,90 m
B – 1,10 m
C – 0,46 m
D – 0,25 m

Grubość: 19 mm sklejka
Wycięcie na głowę: 14 cm średnica
Wycięcia na dłonie: 25 cm x 5 cm
Wycięcia na stopy: 25 cm x 7,5 cm

Uwaga: – aby ułatwić podnoszenie, pod spodem deski powinny być zamocowane stopki o wysokości 2,5 cm.

Rysunek Z3-1a. Deska ortopedyczna długa

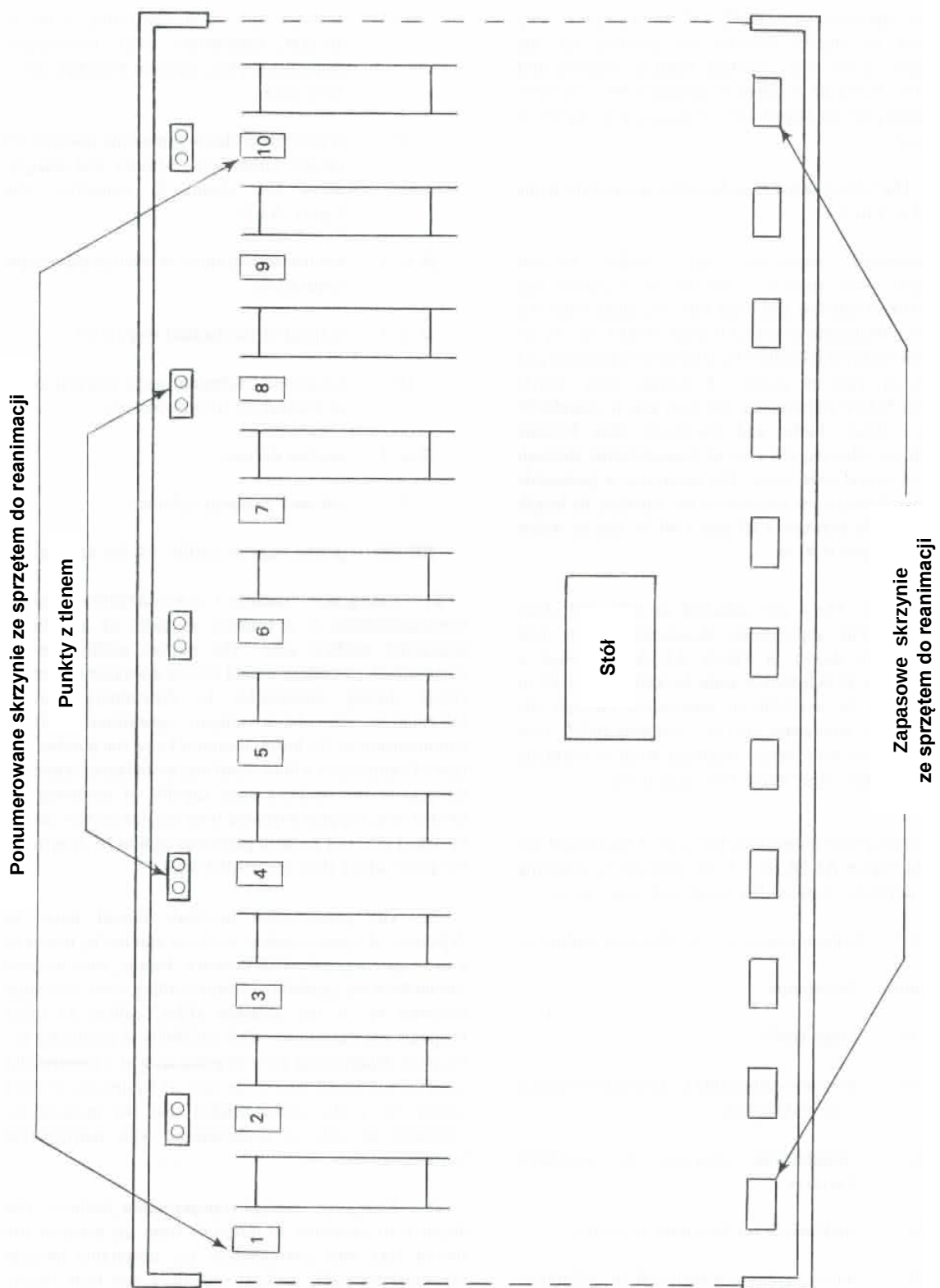


A – 0,91 m
B – 0,30 m
C – 0,20 m
D – 0,41 m

Grubość: 16 mm (sklejka)
Wycięcie na głowę: 11,4 cm średnicy
Wycięcia na dłonie: 55 cm x 3,8 cm

Uwaga: – aby ułatwić podnoszenie, pod spodem deski powinny być zamocowane stopki o wysokości 2,5 cm.

Rysunek Z3-1b. Deska ortopedyczna krótka



Rysunek Z3-2. Schemat namiotu pneumatycznego

ZAŁĄCZNIK 4

ZABEZPIECZENIE DOWODÓW DLA POTRZEB DOCHODZENIA W SPRAWIE WYPADKU STATKU POWIETRZNEGO

1. Lotniskowy personel gaśniczy i pozostały personel ratowniczy powinien rozumieć podstawową potrzebę dochodzenia oraz techniki i procedury stosowane w dochodzeniu związanym z wypadkiem statku powietrznego. Tam, gdzie będzie to możliwe, wrak statku powietrznego powinien zostać pozostawiony bez zmian do czasu przybycia pierwszego śledczego zajmującego się wypadkiem statku powietrznego. Wrak można jednakże naruszyć, jeżeli będzie to absolutnie niezbędne dla prowadzenia czynności ratowniczych i gaśniczych. Zakres naruszenia powinien być jak najmniejszy.

2. Ciała zmarłych powinny pozostać w pozycjach, w jakich je znaleziono. Jeżeli konieczne będzie przeniesienie ciał lub fragmentów wraku, należy jak najszybciej sporządzić szkicowy plan ich wzajemnego położenia przed przeniesieniem. Jeżeli będzie to możliwe, należy wykonać zdjęcia z czterech różnych kątów, pokazujące względne położenie ciał i części wraku. Ponadto do każdego przemieszczonego ciała lub części należy zamocować plaketkę, zaś w miejscach, w których we wraku znaleziono ciała lub części należy zamocować odpowiadające tym plaketkom oznaczenia na prętach lub plakiety. Należy podjąć szczególne kroki w celu zapobieżenia naruszeniu jakichkolwiek elementów w obszarze kokpitu. W razie celowego lub przypadkowego przemieszczenia jakiegokolwiek elementu sterowania, fakt ten należy zarejestrować i poinformować o nim władze prowadzące dochodzenie.

3. Jak najszybciej należy odizolować wrak i zastosować odpowiednie środki bezpieczeństwa. Cały upoważniony personel należy wyposażyć w odpowiednie plakietki identyfikacyjne przewidziane w Planie działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego. Personel ma obowiązek nosić te plakietki.

4. Cały personel ochrony należy poinformować o właściwych procedurach identyfikacyjnych. Dwukierunkowa łączność z właściwymi władzami znajdującymi się na miejscu zdarzenia może pomóc w identyfikacji osób, starających się wejść na teren, a których wiarygodność jest niepewna.

5. Miejsca wypadku mogą być wyjątkowo niebezpieczne, z uwagi na obecność łatwopalnego paliwa, materiałów niebezpiecznych i rozrzuconych fragmentów wraku. W rejonie zdarzenia należy ściśle wprowadzić wszelkie konieczne środki bezpieczeństwa. Środki te obejmują właściwą ocenę podczas czynności gaśniczych i wszystkich czynności ratowniczych. Cały personel biorący udział w działaniach ratowniczych musi być wyposażony w sprzęt ochronny i odzież ochronną.

6. Po zakończeniu sytuacji zagrożenia, gdy tylko będzie to w praktyce możliwe, należy przeprowadzić odprawę wszystkich uczestników działań ratowniczych, zaś właściwe władze powinny zarejestrować ich obserwacje. Nieocenione znaczenie dla śledczych mają szkice, schematy, zdjęcia, filmy i wideo zarejestrowane w miejscu zdarzenia, jak również stosowne szczegóły dotyczące oznakowania przenoszonych ciał i części. Należy je przekazać dowodzącemu ekipą dochodzeniową po jego przybyciu.

7. Dalsze szczegółowe informacje zamieszczono w Podręczniku Służ Portu Lotniczego ICAO Doc 9137, Część 1 - Ratownictwo i gaszenie pożarów, oraz dokumencie Doc 6920, Podręcznik badania wypadków lotniczych, Część III.

ZAŁĄCZNIK 5

POROZUMIENIE O WZAJEMNEJ POMOCY W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

1. Bliskość portu lotniczego i sąsiadujących z nim społeczności oraz możliwość wypadku statku powietrznego poza teren portu lotniczego sprawiają, że potrzebne jest zawarcie odpowiednich porozumień o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia.

2. Porozumienie o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia powinno określać zasady powiadamiania i wstępny przydział zadań związanych reagowaniem. Porozumienie nie powinno określać obowiązków podmiotu, których dotyczy, ponieważ obowiązki te i zadania będą określone w Planie działania w sytuacjach zagrożenia.

3. Porozumienia o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia muszą być zawarte wcześniej oraz zostać prawomocnie autoryzowane. Przykładowe porozumienie zostało przedstawione na Rysunku Z5-1 niniejszego załącznika. Władze portu lotniczego mogą być organem koordynującym w przypadku porozumień bardziej złożonych pod względem prawnym lub obejmujących wiele podmiotów. W punktach 4 i 5 niniejszego załącznika zamieszczono wytyczne mające ułatwić przygotowanie porozumienia o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia, zawieranego z lokalną jednostką straży pożarnej, które dotyczy wypadków w porcie lotniczym i poza terenem portu.

4. Procedura działania lokalnej jednostki (jednostek) straży pożarnej – wypadek statku powietrznego w porcie lotniczym:

- a) Po zainicjowaniu działań ratowniczych, lokalna jednostka (jednostki) straży pożarnej, objęta porozumieniem o wzajemnej pomocy, kieruje się bezpośrednio do miejsca wyczekiwania lub rejonu koncentracji w porcie lotniczym. Policja lub służba ochrony portu lotniczego powinny zapewnić eskortę z miejsca wyczekiwania lub rejonu koncentracji do miejsca zdarzenia.
- b) Personel lokalnej jednostki straży pożarnej musi bezwzględnie pamiętać, że o ile port lotniczy nie zostanie zamknięty dla ruchu lotniczego, poruszanie się bez eskorty po terenie portu lotniczego jest wyjątkowo niebezpieczne i może kolidować z ruchem naziemnym statków powietrznych.
- c) Po przybyciu na miejsce zdarzenia:
 - 1) starszy oficer lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej, otrzymującej pomoc zewnętrzną, sprawuje pełne dowództwo na miejscu zdarzenia;
 - 2) łączność z ww. jednostką lokalnej straży pożarnej będzie utrzymywana na wskazanym wcześniej kanale łączności;
 - 3) połączenia telefoniczne, łączność z tą jednostką będą realizowane poprzez numer telefonu lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej / lokalnej jednostki straży pożarnej.

5. Procedura działania lokalnej jednostki (jednostek) straży pożarnej – wypadek statku powietrznego poza terenem portu lotniczego:

- a) Wezwanie do wypadku statku powietrznego, który wydarzył się poza terenem portu lotniczego jest zwykle zgłoszone przez służby ruchu lotniczego lub policję. W innym przypadku lokalna jednostka straży pożarnej powinna powiadomić o wypadku statku powietrznego odpowiednie służby ruchu lotniczego i policję, za pomocą urządzenia radiowego lub telefonicznie, oraz podać przybliżoną lokalizację na mapie z siatką kwadratów.
- b) Po przybyciu na miejsce zdarzenia, lokalna jednostka straży pożarnej powinna:
 - 1) upewnić się, że zainicjowane zostały czynności przewidziane w porozumieniu o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia;
 - 2) ustawić stanowisko kierowania (może to być stanowisko tymczasowe do czasu udostępnienia i uruchomienia ruchomego stanowiska kierowania przez władze portu lotniczego); oraz
 - 3) upewnić się, że łączność jest prowadzona z wykorzystaniem kanału wyznaczonego dla łączności związanej z wypadkiem statku powietrznego.
- c) Lokalna jednostka straży pożarnej powinna poinformować służby ruchu lotniczego i policję o:
 - 1) dokładnej lokalizacji miejsca zdarzenia;
 - 2) lokalizacji stanowiska kierowania;
 - 3) wskazanie dokładnego miejsca / miejsca wyczekiwania według mapy z siatką kwadratów, do którego powinny zgłaszać się jednostki straży; oraz
 - 4) wszelkich potrzebach dotyczących dostarczenia specjalistycznego sprzętu, jeżeli jest on niezbędny.

**Międzynarodowy Port Lotniczy
„ALFA”**

(Adres)

(Data)

***Porozumienie o wzajemnej pomocy w zakresie realizacji
Planu Działania w Sytuacjach Zagrożenia
dla Międzynarodowego Portu Lotniczego ALFA***

Podmiot:

.....

.....

(Nazwa i adres)

Aprobuję Plan działania w sytuacjach zagrożenia dla Międzynarodowego Portu Lotniczego „ALFA”, w tym dokument „Plan Działania w Sytuacjach Zagrożenia dla Portu Lotniczego z dnia oraz zawarte w nim procedury (przedstawione w paragrafach 4 i 5 załącznika) i zgadza się na przestrzeganie wszystkich procedur i instrukcji oraz wypełnianie wszystkich stosownych obowiązków w nich zawartych.

.....

(Podpis upoważnionego przedstawiciela)

.....

(Data)

Rysunek Z5-1. Przykładowe porozumienie o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia

ZAŁĄCZNIK 6

WYPADEK STATKU POWIETRZNEGO NA WODZIE

1. W przypadku portów lotniczych usytuowanych w sąsiedztwie dużych zbiorników wodnych (takich jak rzeki lub jeziora) lub na wybrzeżu należy zapewnić specjalne środki prowadzenia działań ratowniczych w razie wypadku/incydentu statku powietrznego na wodzie. Specjalistyczne wyposażenie ratowniczo-gaśnicze może obejmować łodzie gaśnicze / ratownicze, poduszkowce, śmigłowce, łodzie patrolowe lub amfibie.

2. Występowanie niezwykle trudnych warunków terenowych i wodnych, takich jak tereny zalewane podczas przypływów i bagna określa wybór specjalnych typów pojazdów najlepiej przystosowanych do tych warunków. Specjalistyczne usługi w tych warunkach mogą zapewniać śmigłowce, poduszkowce i amfibie, jak również konwencjonalne łodzie motorowe.

3. Tworząc wodną służbę ratowniczą należy wziąć pod uwagę służby publiczne (takie jak wojskowe jednostki poszukiwawczo-ratownicze, policję portową lub jednostki straży pożarnej) oraz prywatne służby ratownicze (takie jak zespoły ratownicze, firmy energetyczne i telekomunikacyjne, operatorów platform wiertniczych lub spedytorów i armatorów), które mogą być dostępne i które mogą udzielać pomocy. Należy wcześniej opracować system sygnalizacji, służący do powiadamiania służb publicznych lub prywatnych w razie sytuacji zagrożenia.

4. Wiele statków powietrznych nie ma na pokładzie osobistych pływających środków ratunkowych, szczególnie, jeżeli nie wykonują lotów nad wodą. Środki takie powinny być dostępne w ilości odpowiadającej maksymalnej pojemności największego statku powietrznego normalnie korzystającego z portu lotniczego. W przypadku, gdy największy statek powietrzny jest wyposażony do planowych lotów nad wodą, port lotniczy może zmniejszyć ilość przechowywanych osobistych pływających środków ratunkowych.

5. **Prawdopodobieństwo wystąpienia pożaru.** W wypadkach na wodzie możliwość pojawienia się pożaru jest zazwyczaj zmniejszona z uwagi na tłumienie źródeł zapłonu przez wodę i chłodzenie rozgrzanych powierzchni. W sytuacjach, w których pojawi się ogień, jego kontrola i ugaszenie będzie wymagać dostępności specjalistycznego sprzętu.

6. **Rozlanie paliwa na powierzchni wody.** Należy przewidzieć, że uderzenie statku powietrznego w wodę może spowodować rozerwanie zbiorników paliwa i przewodów paliwowych. W związku z tym rozsądnie jest przyjąć, że na powierzchni wody może znajdować się paliwo. Łodzie wyposażone w układ wydechowy umieszczony na linii wodnej mogą stwarzać niebezpieczeństwo zapalenia tego paliwa. W przypadku pożaru, podejście należy wykonywać po uwzględnieniu kierunku i prędkości wiatru oraz prądów wodnych. Ogień można odsunąć od miejsca zdarzenia stosując technikę wymiatania za pomocą strumieni kierowanych z węży gaśniczych. Tam, gdzie będzie to konieczne, należy stosować pianę i inne środki gaśnicze. Skuteczne postępowanie z rozlanym paliwem i zapobieganie przedostawaniu się go do obszarów, w których mógłby stanowić zagrożenie dla czynności ratowniczych wymaga uwzględnienia wiatru i prądów wodnych. Skupiska paliwa należy jak najszybciej rozbić lub przesunąć przy pomocy dyszy o dużej wydajności, zneutralizować pokrywając je pianą lub specjalnym materiałem zubożającym lub odgrodzić tak, aby zgromadzić paliwo w bezpiecznym obszarze, w którym następnie będzie można je zaabsorbować, rozcieńczyć lub usunąć. Na etapie planowania można uwzględnić pomoc, jaką podczas tej operacji mogą udzielić władze odpowiadające za kontrolę zanieczyszczeń wód.

7. **Łodzie ratownicze.** Łodzie ratownicze powinny być w stanie operować na płytkich wodach. Łodzie o napędzie strumieniowym eliminują ryzyko przebicia sprzętu pneumatycznego lub spowodowania obrażeń u osób ratowanych przez śruby. Zagrożenie przebiciem i obrażeniami powodowane przez łodzie o konwencjonalnym napędzie śrubowym można wyeliminować przez zastosowanie osłon typu wentylatorowego lub kołpakowego. Łodzie pneumatyczne mogą ulec przebiciu przez elementy wraku lub pąkle.

8. Jeżeli zbiorniki wodne mogą zamarzać, należy zapewnić dostępność pojazdów mogących operować na lodzie (tj. poduszkowców, łodzi bagiennych itp.).

9. Łodzie i inny sprzęt ratowniczy powinny być umieszczone w miejscu, z którego będą mogły być wprowadzone do działań ratowniczych w jak najkrótszym czasie. Dla skrócenia czasu reakcji należy zapewnić specjalne hangary na łodzie lub rampy.

10. Łodzie powinny mieć takie rozmiary, aby efektywnie przenosić wymagany sprzęt pływający i zapewnić odpowiednią ilość miejsca dla załogi. Należy zapewnić odpowiednią przestrzeń roboczą, pozwalającą na błyskawiczne wyrzucenie sprzętu pływającego. Podstawowym sprzętem pływającym powinny być pneumatyczne tratwy ratunkowe; liczba dostępnych tratw powinna pozwalać na przyjęcie maksymalnej liczby pasażerów największego statku powietrznego normalnie korzystającego z portu lotniczego. Po wyłożeniu sprzętu pływającego w łodzi powinno być miejsce wystarczające na przyjęcie ograniczonej liczby poszkodowanych.

11. Wszystkie łodzie ratownicze powinny być wyposażone w odpowiednie dwukierunkowe radiowe środki łączności, pozwalające na komunikowanie się z innymi jednostkami ratowniczymi, takimi jak śmigłowce, poduszkowce lub amfibie oraz z jednostkami wodnymi i lądowymi.

12. Do działań ratowniczych nocnych należy zapewnić co najmniej dwa reflektory szerokokątne.

13. Dla ułatwienia nawigacji i zbierania się w rejonach koncentracji należy wykorzystywać reflektory radarowe.

14. Nawet, jeżeli zajęte przez pasażerów lub załogę części statku powietrznego są zatopione, istnieje szansa, że wewnątrz nich pozostało powietrze w ilości wystarczającej dla podtrzymania życia. Nurkowie powinni wchodzić do statku powietrznego w najbardziej zanurzonym miejscu.

15. **Organizowanie zespołów nurków / wykorzystanie nurków.** Na miejsce zdarzenia należy skierować zespoły nurków. Jeżeli będzie to możliwe, przewóz nurków do miejsca katastrofy należy przyspieszyć korzystając ze śmigłowców. Wszyscy nurkowie, którzy mogą być wezwani do tego typu działań ratowniczych, powinni być przeszkoleni w technikach nurkowania ze sprzętem oraz w technikach poszukiwania i ratownictwa podwodnego. W obszarach, w których nie działają rządowe lub samorządowe podwodne zespoły poszukiwawczo-ratownicze należy zawrzeć porozumienia z prywatnymi klubami nurkowymi. We wszystkich akcjach, podczas których nurkowie przebywają w wodzie, należy wywiesić standardowe flagi oznaczające rejon nurkowania i ostrzec łodzie operujące w tym rejonie o konieczności zachowania wyjątkowej ostrożności.

16. Należy zakładać, że prawdopodobieństwo odnalezienia ofiar jest większe od strony zawietrznej i w dół prądu w stosunku do miejsca zdarzenia. Należy to uwzględnić planując akcję. Niezwłocznie po określeniu przybliżonego miejsca katastrofy po przybyciu nurków, powinni oni rozpocząć poszukiwania stosując standardowe wzory poszukiwania podwodnego i oznaczyć umiejscowienie głównych części statku powietrznego za pomocą boi znacznikowych. W przypadku, gdy brak jest wystarczającej liczby nurków, sondowanie poszukiwawcze należy prowadzić z jednostki pływającej. Zabronione jest jednoczesne prowadzenie sondowania z łodzi i poszukiwania przez nurków.

17. Stanowisko kierowania należy ustawić w najbardziej dogodnej lokalizacji na brzegu przylegającym do miejsca zdarzenia. Stanowisko to powinno znajdować się w miejscu ułatwiającym wdrażanie Planu działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego lub odpowiedniego planu zagrożenia społeczności lokalnej, zgodnie z wytycznymi określonymi przez władzę mającą jurysdykcję w danym przypadku.

ZAŁĄCZNIK 7

OPERATORZY STATKÓW POWIETRZNYCH

Informacje ogólne

1. Poniżej opisano działania, które powinny zostać podjęte oraz usługi, które powinny być zapewnione przez operatora statku powietrznego uczestniczącego w wypadku statku powietrznego.

2. Personel operatora statku powietrznego jest często jedynym, który może zaspokoić potrzeby pasażerów statku powietrznego w sytuacji zagrożenia.

3. Plan działania w sytuacjach zagrożenia operatora statku powietrznego powinien być skoordynowany z Planem działania w sytuacjach zagrożenia dla portu lotniczego, tak aby personel operatora statku powietrznego znał obowiązki, które spoczywać będą na porcie lotniczym i czynności, które są wymagane przez operatora statku powietrznego. Operator statku powietrznego powinien opracować dla koordynatora firmowego formularz listy kontrolnej. Formularz ten powinien dokumentować czas powiadomienia o wypadku, komunikację w ramach firmy, przydziały personelu, reakcje i inne podjęte czynności. W oparciu o taki dziennik zdarzeń można przeprowadzić analizę krytyczną Planów działania w sytuacjach zagrożenia operatora statku powietrznego i portu lotniczego w celu ich ulepszenia.

4. Operator statku powietrznego powinien przeprowadzić szkolenia przygotowujące cały personel firmy do sytuacji zagrożenia. We wszystkich sytuacjach zagrożenia pasażerowie są narażeni na stresy przekraczające poziom, jaki jest normalnie spotykany. Bardzo ważne jest, aby wszyscy pracownicy działający w sytuacji zagrożenia zapoznali się z najczęstszymi reakcjami pasażerów na wyjątkowy stres i obawy i aby byli w stanie skutecznie zajmować się niespokojnymi osobami. Najlepszym przygotowaniem do efektywnego działania w warunkach sytuacji zagrożenia jest edukacja i praktyka. Edukacja powinna obejmować szkolenia dotyczące charakteru i działań osób niespokojnych oraz ogólnych rodzajów reakcji, jakich można się spodziewać. Personel operatora statku powietrznego powinien uczestniczyć w symulowanych ćwiczeniach, które pomogą określić skuteczne wzory zachowań w warunkach sytuacji zagrożenia oraz przećwiczyć podstawowe zasady „psychologicznej pierwszej pomocy”.

5. Operator statku powietrznego biorącego udział w wypadku powinien zapewnić właściwą obsługę telefonów z zapytaniami dotyczącymi zdarzenia. Dla uniknięcia nadmiernej liczby telefonów należy rozważyć przekazanie informacji dla mediów.

6. Należy wyznaczyć rejon oczekiwania dla osób bez obrażeń w celu zebrania i obsłużenia pasażerów, którzy nie odnieśli obrażeń lub nie odnieśli widocznych obrażeń w wypadku. Wybrany rejon powinien zapewniać zarówno stabilizację pasażerów, jak i zabezpieczenie przed mediami.

7. Po powiadomieniu o zdarzeniu, wyznaczony personel operatora statku powietrznego powinien bezzwłocznie zgłosić się do wyznaczonego rejonu oczekiwania, aby odbierać pasażerów ewakuowanych z miejsca zdarzenia. Personel operatora statku powietrznego powinien znaleźć się w tym rejonie przed dotarciem do niego pasażerów. Należy przygotować i trzymać w gotowości zestawy awaryjne (zawartość zestawu, zob. 10 do 12 w niniejszym załączniku), tak aby przedstawiciele obsługi pasażerów mogli efektywnie wykonywać swoje obowiązki. Podczas oczekiwania na ewakuowanych, dowodzący z ramienia operatora statku powietrznego powinien przeprowadzić spotkanie organizacyjne, wyznaczając:

- a) recepcjonistę (recepcjonistów);

- b) osoby rejestrujące; oraz
- c) koordynatora opieki dla pasażerów.

8. Zaleca się poniższą organizację i opis wymaganych obowiązków.

- a) Dowodzący. Normalnie będzie nim przedstawiciel wyższego szczebla operatora, którego statek powietrzny uczestniczył w zdarzeniu. W przypadku lotu czarterowego lub przekierowanego, dowodzenie powinien przejąć przedstawiciel operatora statku powietrznego wyznaczony do zapewnienia obsługi naziemnej dla danego lotu. W przypadku lotu tranzytowego lub statku powietrznego nie posiadającego personelu w danym porcie lotniczym, dowodzenie powinny przejąć władze portu lotniczego. Dowodzący powinien mieć łączność radiową z centrum operacyjnym operatora statku powietrznego oraz z centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia. W rejonie oczekiwania dla pasażerów należy także zapewnić telefony. Dowodzący z ramienia operatora statku powietrznego powinien nadzorować ogół czynności i zapewnić dodatkowe usługi medyczne, jeżeli będą one wymagane, oraz artykuły spożywcze, artykuły pierwszej potrzeby itp.
- b) Recepcjonista (recepjoniści). Recepcjonista powinien odbierać autobusy przyjeżdżające z miejsca zdarzenia i kierować pasażerów do stolików rejestracyjnych, przy których będą obsługiwani. Recepcjonista powinien znać lokalizację urządzeń sanitarnych.
- c) Rejestrujący. Rejestrujący powinni być wyposażeni w zestawy awaryjne. Zespół rejestrujący składa się z dwóch osób. W celu zapewnienia szybkiej i efektywnej obsługi pasażerów wymaganych może być kilka takich zespołów. Jeden z członków zespołu wprowadza nazwisko pasażera do formularza rejestracyjnego (patrz Rysunek Z7-1) i określa wymagania, tj. zakwaterowanie w hotelu lub rezerwację na inny lot, transport, ubranie itp. oraz dane kontaktowe osób, które należy powiadomić o stanie i planach pasażera. Drugi członek zespołu rejestrującego przygotowuje plaketkę lub nalepkę identyfikacyjną (dostępną w zestawie awaryjnym) i przykleja ją do pasażera. Pomoże to w identyfikacji pasażerów po załatwieniu zakwaterowania oraz, co ważniejsze, będzie wskazywać, że pasażer został już obsłużony. Rejestrujący kierują następnie pasażerów niemających obrażeń do koordynatorów opieki.
- d) Koordynator opieki. Koordynatorzy opieki stanowią rdzeń „psychologicznej pierwszej pomocy”. Powinni oni starać się podtrzymywać rozmowy z pasażerami. Specjalną uwagę należy poświęcić osobom, które nie przyłączyły się do żadnej grupy. Udzielając psychologicznej pierwszej pomocy należy zwrócić uwagę na fakt, że niektórzy mogą mieć zaburzenia emocjonalne większe niż pozostałe osoby. Pierwszym krokiem pomocy jest współczujące zrozumienie. Wyrażanie współczucia i litości może jedynie sprawić, że poszkodowani poczują się jeszcze bardziej beznadziejnie i mogą odczuć to jako potwierdzenie swoich najgorszych obaw co do swojego stanu. Osoba, u której można zaobserwować drżenie ciała, przyspieszony oddech, płytki oddech itp. powinna zostać zajęta rozmową i jak najszybciej otoczona profesjonalną opieką medyczną.

9. Większość operatorów statków powietrznych jest w stanie zapewnić personel we wskazanej liczbie, jednakże może to być problemem w przypadku niewielkich portów lotniczych. W rezultacie należy opracować program pomocy wzajemnej dla całego personelu operatorów statków powietrznych oraz (jeżeli będzie to konieczne) personelu innych najemców lokali portu lotniczego. Szkolenia mogą być przeprowadzane przez lokalne przedstawicielstwa międzynarodowych organizacji humanitarnych (Czerwony Krzyż itp.). Zakres takich szkoleń nie powinien być bardzo szeroki, ale powinien dotyczyć zachowania personelu obsługi pasażerów w sytuacji zagrożenia.

ZESTAW AWARYJNY

10. Każdy operator statku powietrznego powinien przygotować zestaw awaryjny, który powinien być bezzwłocznie i łatwo dostępny dla całego personelu operatora w ciągu wszystkich godzin pracy. Cały personel

firmy powinien znać lokalizację zestawu awaryjnego. Zestaw musi zawierać bloki biurowe lub formularze (patrz Rysunek Z7-1), w których wpisywane będą następujące informacje:

- a) imię i nazwisko, adres oraz numer telefonu domowego pasażera;
- b) imię i nazwisko oraz numer telefonu osoby, którą należy zawiadomić o stanie pasażera;
- c) wymagania pasażera (tj. następny lot, hotel, transport lokalny itp.); oraz
- d) miejsce, w którym można się będzie skontaktować z pasażerem w ciągu następnych 72 godzin.

Zestaw powinien także zawierać samoprzylepne plakietki identyfikacyjne, służące do identyfikacji pasażerów obsługiwanych i pasażerów, których ustalone wymagania zostały spełnione.

11. W zestawie awaryjnym dostępne powinny być numery telefonów:

- a) lekarzy, którzy mogliby zająć się drobnymi obrażeniami. Każdy operator statku powietrznego powinien zawrzeć porozumienia z lekarzem (lekarzami), którzy będą zgłaszać się do wyznaczonego rejonu oczekiwania;
- b) hoteli, do których można skierować pasażerów. Zaleca się umieszczanie pasażerów w jednym hotelu lub, w przypadku rozmieszczania w różnych hotelach, łączenie pasażerów w grupy;
- c) tłumaczy, którzy powinni być dostępni przez całą dobę (w celu zapewnienia szybkiej reakcji zaleca się osoby pracujące w porcie lotniczym). Można skontaktować się również z lokalnymi szkołami i wydziałami filologicznymi podmiotów prywatnych;
- d) firm aprowizacyjnych (w przypadku, gdy wymagane będą artykuły spożywcze);
- e) wszystkich lokalnych biur rezerwacyjnych operatora statku powietrznego;
- f) firm dysponujących karetkami, na wypadek niespodziewanej konieczności przewozu pasażera;
- g) firm taksówkowych;
- h) numery telefonów awaryjnych, które będzie można opublikować w radiu i telewizji, pod którymi rodziny poszkodowanych będą mogły uzyskać informacje.

12. W zestawie awaryjnym dostępna powinna być aktualna kopia zatwierdzonego przewodnika linii lotniczych (lokalne rozkłady lotów będą bardzo pomocne dla rejestrujących, którzy będą dokonywali rezerwacji na następne loty).

FORMULARZ REJESTRACYJNY

Pasażer

Imię i nazwisko:

Adres:

.....

.....

Numer telefonu:

Zakwaterowanie

/ Hotel (nazwa):

.....

.....

Następny lot (nr):

Transport lokalny

Miejsce kontaktu w ciągu

następnych 72 godzin:

.....

.....

Osoba, którą należy powiadomić

Imię i nazwisko:

Pokrewieństwo:

Numer telefonu (ów):

Rysunek Z7-1. Przykładowy formularz rejestracyjny

ZAŁĄCZNIK 8

PLAKIETKA IDENTYFIKACYJNA DLA POSZKODOWANYCH

Lewy narożnik jest koloru ŻÓŁTEGO i jest wydźnięty perforowaną linią. Trójkątna część zawiera numer plakietki identyfikacyjnej i może być zatrzymana przez kierowcę ambulansu jako rejestr ofiary wypadku przewiezioną do szpitala. Jeśli korzysta się z usług kilku szpitali to identyfikatory te powinny być trzymane oddzielnie.

Nad symbolem medycznym znajduje się otwór z przymocowanym sznurkiem.

Prawy narożnik jest koloru ŻÓŁTEGO i jest wydźnięty perforowaną linią. Trójkątna część zawiera numer plakietki identyfikacyjnej i posiada sznurek przeciągnięty przez otwór w rogu. Ta część może być przymocowana do tyczki identyfikującej dane miejsce lub zatrzymana jako rejestr, przez personel, który udzielił pierwszej pomocy osobie poszkodowanej.

Numer plakietki identyfikacyjnej

Główna część plakietki zostaje przyklejona do osoby poszkodowanej.

CZARNY PASEK
Ofiara śmiertelna

CZERWONY PASEK – Priorytet I
Królik – natychmiastowa pomoc

ŻÓŁTY PASEK – Priorytet II
Żółw – Dopuszcza się udzielenie pomocy z pewnym opóźnieniem.

ZIELONY PASEK – Priorytet III
nie wymaga przewiezienia ambulansem, potrzebna jest drobna pomoc medyczna.

Miejsca na wpisanie informacji dotyczących osoby poszkodowanej:

- czas, kiedy ofiara została po raz pierwszy ustabilizowana
- imię i nazwisko (jeśli znane)
- adres ofiary (jeśli znany)
- państwo / miasto (jeśli znane)
- inicjały osoby, która udzieliła pierwszej pomocy

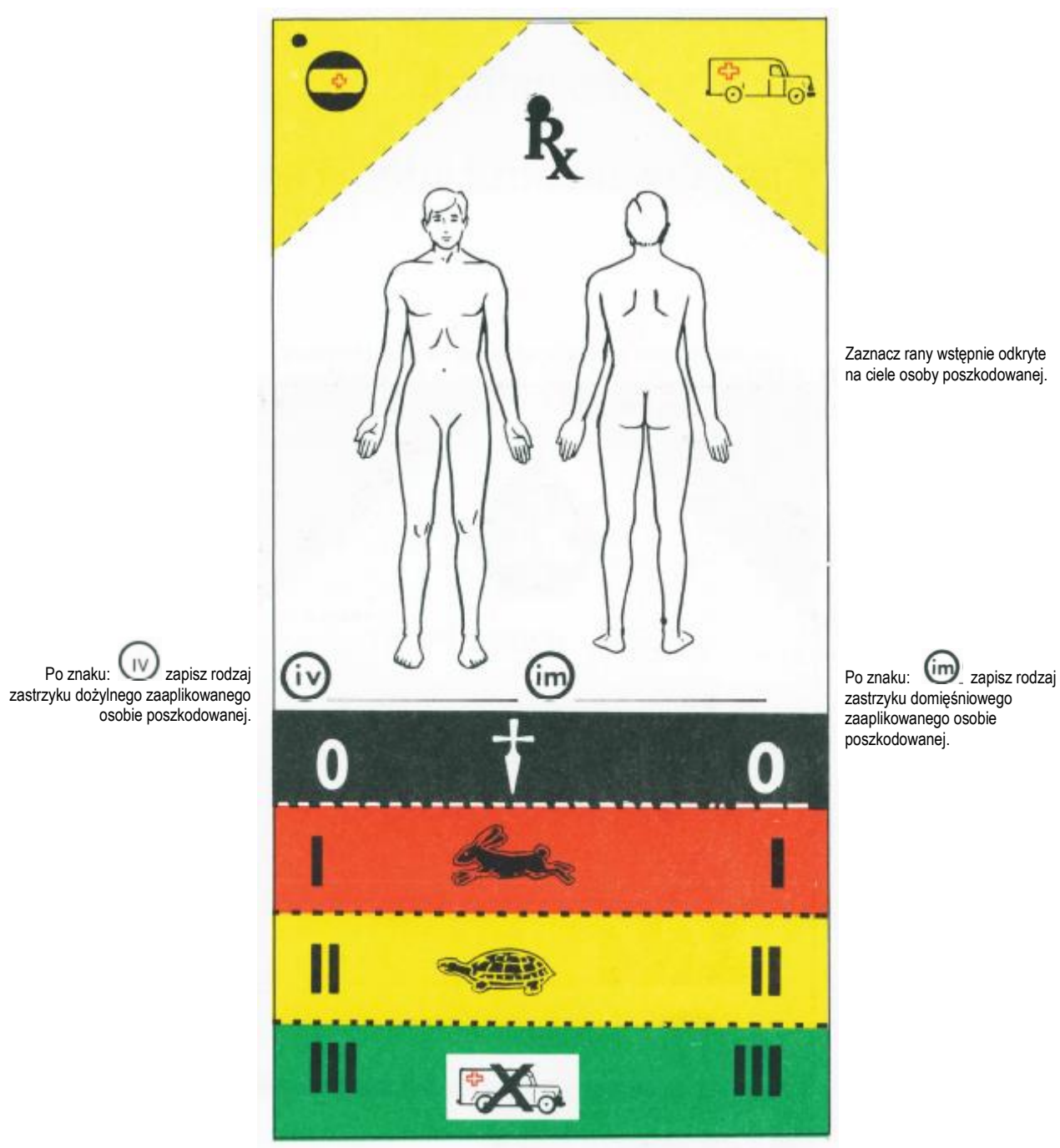
Oderwać trzy najniższe, perforowane paski, w przypadku gdy ofiara **nie żyje**

Oderwać dwa najniższe, perforowane paski, jeśli osoba poszkodowana ma **Priorytet I**

Oderwać jeden (najniższy) perforowany pasek, jeśli osoba poszkodowana ma **Priorytet II**

Nie odrywaj żadnego z pasków (pozostaw wszystkie) jeśli osoba poszkodowana ma **Priorytet III**

Rysunek Z8-1 Plakietka identyfikacyjna ofiary wypadku
(strona pierwsza)



Rysunek Z8-2 Plakietka identyfikacyjna ofiary wypadku
(strona druga)

Uwaga: Rysunek Z8-2 pochodzi z wydania Doc 9137 cz.7 w wersji papierowej.

ZAŁĄCZNIK 9

FORMULARZ BADANIA EFEKTYWNOŚCI ĆWICZEŃ DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

Nazwisko osoby prowadzącej badanie:

INFORMACJE OGÓLNE

1. Data i czas sytuacji zagrożenia:
(dzień / miesiąc / rok)
.....
(czas lokalny - godz./min.)
2. Miejsce sytuacji zagrożenia:
.....
3. Rodzaj sytuacji zagrożenia:
.....

CZYNNOŚCI RATOWNICZO-GAŚNICZE

4. Czas zawiadomienia o zdarzeniu:
(czas lokalny – godz./min.)
5. a) Pierwsza osoba lub podmiot, który przybył na miejsce zdarzenia:
.....
b) Czas przybycia:
(czas lokalny – godz./min.)
6. a) Czas przybycia lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej:
(czas lokalny – godz./min.)
b) Przybliżona liczba personelu gaśniczego na miejscu zdarzenia:
c) Czas i rodzaj pierwszych działań zabezpieczających (piana, proszki gaśnicze itp.):
(czas lokalny – godz./min.)
.....
(rodzaj)
7. a) Czas ewakuacji pierwszego poszkodowanego ze statku powietrznego:
(czas lokalny – godz./min.)
b) Sposób ewakuacji:
.....
c) Liczba poszkodowanych, ewakuowanych ze statku powietrznego:
d) Czas ewakuacji ostatniego poszkodowanego ze statku powietrznego:
(czas lokalny – godz./min.)

- Uwagi:
-
-
8. a) Liczba poszkodowanych z obrażeniami:
- b) Liczba poszkodowanych bez obrażeń:
- c) Liczba ofiar śmiertelnych:
9. a) Czas przewiezienia pierwszego poszkodowanego do rejonu selekcji:
(czas lokalny – godz./min.)
- b) Czas przewiezienia ostatniego poszkodowanego do rejonu selekcji:
(czas lokalny – godz./min.)
10. a) Nazwy innych służb udzielających pierwszej pomocy:
.....
.....
- b) Osoby dowodzące tymi służbami:
.....
- c) Liczba osób udzielających pierwszej pomocy:
11. a) Nazwy podmiotów biorących udział w czynnościach ratowniczych:
.....
.....
.....
.....
- b) Liczba osób biorących udział w czynnościach:
12. Czy pozorowane obrażenia były realistyczne?
- TAK ☐ NIE ☐

OCHRONA

13. a) Czas powiadomienia policji / służb ochrony:.....
(czas lokalny – godz./min.)
- b) Imię i nazwisko pierwszego funkcjonariusza policji / ochrony obecnego na miejscu zdarzenia:
.....
.....
- c) Czas przybycia:
(czas lokalny – godz./min.)

14. a) Liczba zaangażowanych osób:
- b) Czy w trakcie działań ratowniczych zmieniła się osoba dowodząca na miejscu zdarzenia?
- TAK ☐ NIE ☐
- Jeżeli tak, podać kolejność zmian i reprezentowane podmioty:
-
-
-
15. Czy ruch drogowy był kontrolowany w sposób zadowalający?
- TAK ☐ NIE ☐
16. Czy podjęto działania mające na celu zabezpieczenie rzeczy osobistych?
- TAK ☐ NIE ☐
17. Czy wystąpiły szczególne problemy z ochroną na miejscu zdarzenia (gapie, itp.)?
-
-
18. a) Imię i nazwisko pierwszego przedstawiciela służb medycznych obecnego na miejscu zdarzenia:
-
- b) Czas powiadomienia:
(czas lokalny – godz./min.)
- c) Sposób powiadomienia:
- d) Kto powiadomił ?
- e) Czas przybycia na miejsce zdarzenia:
(czas lokalny – godz./min.)
19. a) (koordynator medyczny odpowiedzialny za pomoc medyczną i ewakuację poszkodowanych (imię, nazwisko, podmiot):
-
-
- b) Czas powiadomienia:
(czas lokalny – godz./min.)
- c) Sposób powiadomienia:
- d) Kto powiadomił ?
- e) Czas przybycia na miejsce zdarzenia:
(czas lokalny – godz./min.)
20. a) Liczba przybyłych lekarzy:

- b) Liczba przybyłego personelu pielęgniarskiego:
21. a) Czy na miejscu zdarzenia wyznaczono rejon selekcji poszkodowanych?
TAK ☐ NIE ☐
- b) Czy rejon selekcji wyznaczono w sposób przyspieszający przepływ poszkodowanych?
.....
- c) Czy poszkodowani zostali właściwie sklasyfikowani i oznakowani?
.....
22. W jaki sposób był oznaczony personel medyczny i personel udzielający pierwszej pomocy?
.....
.....
.....
23. a) Czas powiadomienia międzynarodowych organizacji humanitarnych (Czerwony Krzyż itp.):
.....
(czas lokalny – godz./min.)
- b) Sposób powiadomienia:
- c) Kto powiadomił ?
- d) Czas przybycia:
(czas lokalny – godz./min.)
- e) Podmioty uczestniczące w działaniach ratowniczych:
.....
.....
.....
.....
.....
.....
- e) Liczba osób uczestniczących w działaniach ratowniczych:

KARETKI POGOTOWIA

24. a) Czas powiadomienia pogotowia ratunkowego:
(czas lokalny – godz./min.)
- b) Sposób powiadomienia:
- c) Kto powiadomił?

-
- d) Nazwa pogotowia ratunkowego:
-
- e) Czas przybycia pierwszej karetki na miejsce zdarzenia:
(czas lokalny – godz./min.)
25. a) Liczba poszkodowanych, którym udzieliły pomocy karetki pogotowia:
.....
- b) Czas wyjazdu:
(czas lokalny – godz./min.)
- c) Nazwa szpitala:
- d) Czas przybycia do szpitala:
(czas lokalny – godz./min.)
26. a) Czy dojazd lub wyjazd z miejsca zdarzenia stanowił problem?
TAK ☐ NIE ☐
- Jeżeli tak, to proszę rozwinąć:
-
-
-
- b) Czy dojazd z miejsca zdarzenia do szpitala stanowił problem?
TAK ☐ NIE ☐
- Jeżeli tak, to proszę rozwinąć:
-
-
-

SZPITALA

27. Liczba lekarzy udzielających pomocy:
28. Liczba personelu pielęgniarskiego udzielającego pomocy:
29. Liczba pozostałego personelu szpitala udzielającego pomocy:
30. Liczba odebranych poszkodowanych:
31. Rodzaj odebranych poszkodowanych:
32. a) Czas otrzymania pierwszego powiadomienia:

(czas lokalny – godz./min.)

b) Czas potwierdzenia informacji o katastrofie:
(czas lokalny – godz./min.)

c) Czas przybycia ostatnich poszkodowanych:
(czas lokalny – godz./min.)

Kierowanie działaniem ratowniczym

33. Czy kierownik działań ratowniczych działający na miejscu zdarzenia miał umiejętności przywódcze powodujące, że ludzie podejmowali skuteczne działania?

TAK ☐

NIE ☐

34. Czy pojawiały się problemy z koordynacją służb medycznych, gaśniczych, policji i innych służb?

TAK ☐

NIE ☐

Jeżeli tak, prosimy rozwinąć:

.....

.....

.....

.....

35. Czy ogólne nastawienie uczestników przyczyniało się do powodzenia ćwiczeń?

TAK ☐

NIE ☐

36. Kto wykazywał się zdolnościami przywódczymi?

TAK ☐

NIE ☐

WSPÓRACA Z MEDIAMI

37. a) Czas powiadomienia rzecznika prasowego portu lotniczego (*airport public information officer*)

:
(czas lokalny – godz./min.)

b) W jaki sposób powiadomiono rzecznika prasowego portu lotniczego:

.....

c) Czas przybycia rzecznika prasowego portu lotniczego:
(czas lokalny – godz./min.)

38. a) Kto był odpowiedzialny za całokształt współpracy z mediami (*Public Relations Officer*):

.....

b) Z jakiej organizacji /podmiotu?

.....

39. Jakie szczególne problemy wskazano?

.....

.....

.....

ŁĄCZNOŚĆ I KONTROLA

40. Czy stanowisko kierowania działało skutecznie?

TAK ☐

NIE ☐

41. Czy centrum operacyjne sytuacji zagrożenia działało skutecznie?

TAK ☐

NIE ☐

42. Czy system powiadamiania personelu był skuteczny?

TAK ☐

NIE ☐

43. Czy system powiadamiania lekarzy był skuteczny?

TAK ☐

NIE ☐

44. Czy powiadomienie o sytuacji zagrożenia odebrano poprawnie?

TAK ☐

NIE ☐

45. Czy łączność ze szpitalami była skuteczna?

TAK ☐

NIE ☐

46. Czy wystąpiły jakiegokolwiek problemy z łącznością wewnętrzną?

TAK ☐

NIE ☐

Jeżeli tak, prosimy rozwinąć:

.....

.....

47. Rodzaje wykorzystywanych systemów łączności:

- a) radiowy dwukierunkowy
- b) telefony
- c) krótkofalówki
- d) komunikatory
- e) inne (określić jakie)

UWAGI

Poniżej prosimy umieścić wszelkie uwagi, które mogą być pomocne przy ocenie ćwiczeń.

.....

.....

.....

.....

ZAŁĄCZNIK 10

BIBLIOGRAFIA

Publikacje ICAO

*Podręcznik służb portu lotniczego (Doc 9137), Część 1 — Ratownictwo i zwalczanie pożarów;
Część 5 — Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych.*

Podręcznik badania wypadków lotniczych (Doc 6920).

Podręcznik ochrony - Zabezpieczenie lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

*Wytyczne dotyczące reagowania w sytuacjach zagrożenia związanych z materiałami niebezpiecznymi
(Doc 9481).*

Pozostałe publikacje

Canadian Air Transport Administration, *Standards and Guidelines for Plans and Procedures for Airport Emergencies.*

Aerodrome Model Emergency Orders, Civil Aviation Authority, Wielka Brytania, 1974.

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5200-31, *Airport Emergency Plan*, 1989.

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5200-12, *Fire Department Responsibility in Protecting Evidence at the Scene of an Aircraft Accident.*

Okólnik doradczy FAA, AC 150-5200-15, *International Fire Service Training Association's Manual 206, Aircraft Fire Protection and Rescue Procedures.*

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5210-2, *Airport Emergency Medical Facilities and Services.*

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5210-7, *Aircraft Fire and Rescue Communications.*

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5210-13, *Water Rescue Plans, Facilities, and Equipment.*

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5220-4, *Water Supply Systems for Aircraft Fire and Rescue Protection.*

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5325-5, *Aircraft Data.*

Publikacja Federal Emergency Management Agency, „Air Disaster Response Planning — Lessons for the Future”, Monograph Series, 1985.

Okólnik doradczy FAA, AC 150/5200-13, *Removal of Disabled Aircraft.*

American Medical Association, *Airport Emergency Medical Services.*

NFPA 402M — *Aircraft Rescue and Fire Fighting Operations.*

NFPA 403 — *Aircraft Rescue and Fire Fighting Services at Airports.*

NFPA 424 — *Airport/Community Emergency Planning.*

Fire Protection Guide on Hazardous Materials, National Fire Protection Association.

Przepisy Bezpiecznego Transportu Materiałów Promieniotwórczych, International Atomic Energy Agency.

Restricted Articles Regulations, International Air Transport Association.