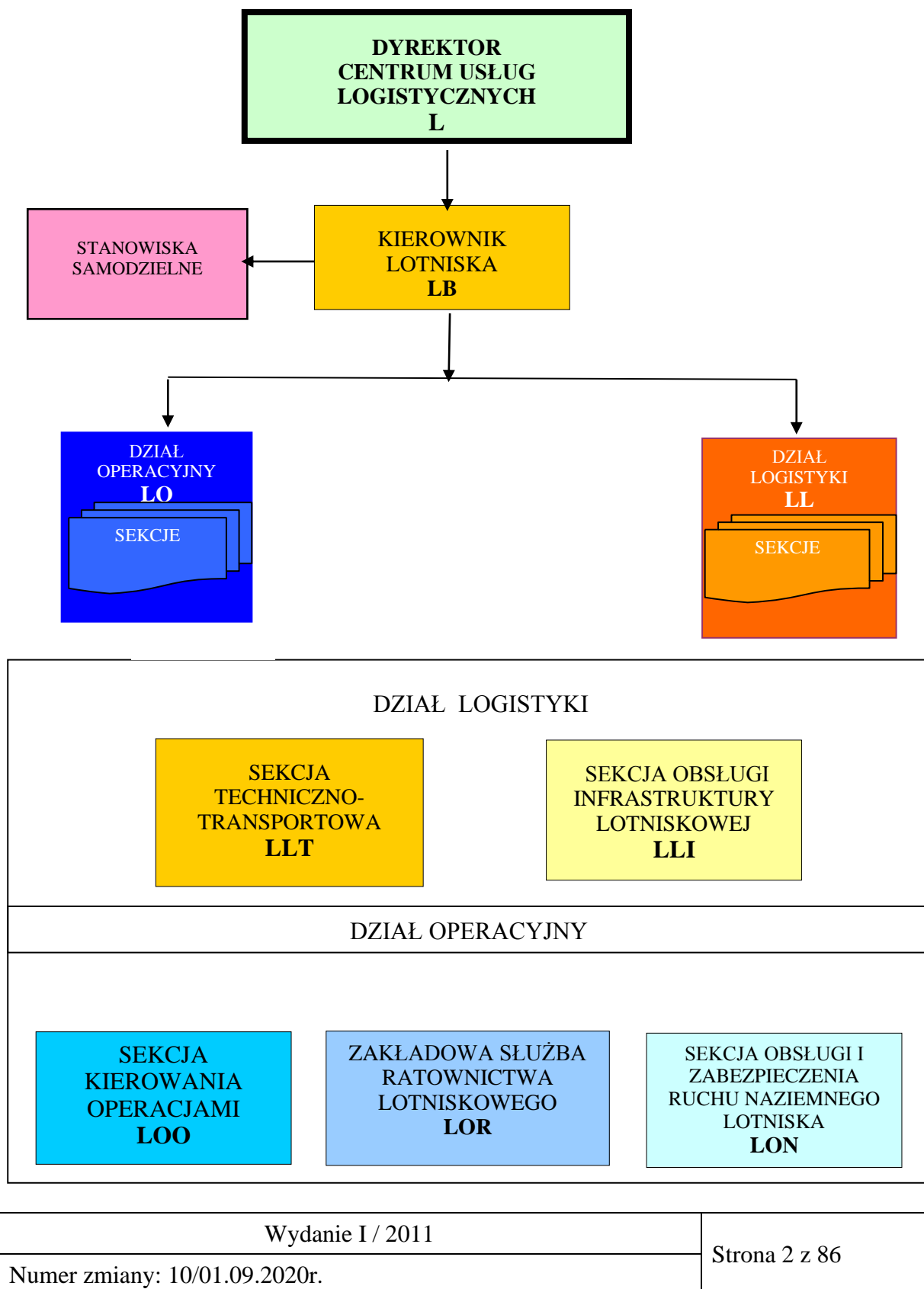


**CZĘŚĆ 5.****ADMINISTRACJA LOTNISKA, SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZENSTWEM  
I SZKOLENIE PRACOWNIKÓW LOTNISKA****5.1 Szczegółowe dane dotyczące administracji lotniska.****5.1.1 Struktura organizacyjna**

- 1) Zgodnie z Zarządzeniem nr 41 Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 9 listopada 2010 r. powstało Centrum Usług Logistycznych, które realizuje zadania zabezpieczenia funkcjonowania lotniska Warszawa-Babice dla potrzeb lotnictwa służb porządku publicznego, lotnictwa cywilnego oraz realizacji zadań dodatkowych w sytuacjach występowania zagrożeń i sytuacji kryzysowych.
- 2) Zgodnie z Regulaminem Organizacyjnym Centrum Usług Logistycznych (zwanego dalej Centrum), wszystkimi podmiotami wchodzącymi w skład struktur Centrum kieruje dyrektor CUL. Lotniskiem Warszawa-Babice w imieniu dyrektora CUL zarządza kierownik lotniska. Kierownik lotniska utrzymuje lotnisko w gotowości eksploatacyjnej przy pomocy swoich zastępców oraz personelu działu operacyjnego i logistyki. Funkcję doradczą i audytorską w placówce sprawują specjaliści zatrudnieni na samodzielnych stanowiskach.
- 3) Zadania realizowane przez kierownika lotniska charakteryzują się szerokim wachlarzem świadczonych usług w segmencie zabezpieczenia działalności operacyjnej statków powietrznych Isp, lotnictwa wojskowego, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego jak również lotnictwa cywilnego. Procedury opisujące funkcjonowanie lotniska oraz jego beneficjentów są sformalizowane i w sposób jednoznaczny nakładają obowiązek ich stosowania. Sformalizowanie procedur operacyjnych, które realizowane są przy pomocy wyspecjalizowanego personelu operacyjnego, zapewnia bezpieczne i jednolite stosowanie postanowień niniejszej instrukcji operacyjnej.
- 4) Lotniczy personel operacyjny lotniska pracuje na stanowiskach samodzielnych powiązanych ze sobą systemem zależności kompetencyjnej, sprzyjającej sprawnemu zarządzaniu działalnością operacyjną lotniska.
- 5) Obowiązująca struktura organizacyjna zapewnia ciągłą i bezpieczną eksploatację lotniska oraz szybki przepływ informacji operacyjnej oraz alarmowej, ostrzegającej o ograniczeniach w ruchu naziemnym i nadlotniskowym lotniska Warszawa-Babice.

**5.1.2 SCHEMAT STRUKTURY ORGANIZACYJNEJ CENTRUM USŁUG  
LOGISTYCZNYCH „LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”**

**5.1.3. Odpowiedzialni za kierowanie i nadzorowanie działalności operacyjnej lotniska.**

lp	stanowisko	kontakt
1.	Dyrektor Centrum Usług Logistycznych	22 601 33 29; <b>dyrektor@cul.com.pl</b>
2.	Kierownik lotniska Warszawa-Babice	261 855 481 w. 100 <b>kierowniklotniska@cul.com.pl</b>
3.	Zastępca kierownika ds. operacyjnych	261 855 481 w. 111 <b>operacyjny.lotnisko@cul.com.pl</b>
4.	Zastępca kierownika ds. logistyki	261 855 481 w. 102 <b>logistyka.lotnisko@cul.com.pl</b>
5.	Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów	261 855 481 w. 105 <b>bl.lotnisko@cul.com.pl</b>
6.	Kierownik monitorowania zgodności AFIS EPBC	261 855 481 w. 105 <b>monitorowanie.zgodnosci@gmail.com</b>
7.	Pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych	261 855 481 w. 102 <b>bezpieczenstwa.lotniska@cul.com.pl</b>

**5.1.4. Obowiązki dyrektora CUL.**

## 1) Informacje ogólne:

- dyrektor CUL jest osobą najwyżej umocowaną w hierarchii instytucji i odpowiada przed Komendantem Głównym Policji i Władzą lotniczą za wykonanie postawionych zadań zgodnie z przepisami lotniczymi oraz innymi zezwoleniami oraz ograniczeniami wydanymi przez ULC.
- dyrektor CUL reprezentuje instytucję gospodarki budżetowej przed podmiotami zewnętrznymi.
- jest przełożonym wszystkich pracowników CUL.
- jest bezpośrednim przełożonym kierownika zarządzającego lotniskiem.

- Podstawowym obowiązkiem dyrektora jest zabezpieczenie funkcjonowania lotniska dla potrzeb lspp, a także innych współużytkowników, za którego realizację ponosi pełną odpowiedzialność.
- Dyrektor podejmuje decyzje w zakresie określenia ram, wytyczania kierunków, ustanowienia granic działalności operacyjnej i stawek finansowych za świadczenie usług lotniskowych oraz określa metody i sposoby ich realizacji,
- Monitoruje standardy bezpieczeństwa operacji lotniczych,
- Zapewnia niezbędne zabezpieczenie finansowe i inwestycyjne dla funkcjonowania lotniska Warszawa-Babice,
- Zapewnia pod względem prawnym prawidłowość zawieranych umów.

**5.1.5. Obowiązki głównego księgowego CUL:**

- 1) Prowadzi rachunkowość CUL w tym lotniska Warszawa Babice zgodnie z obowiązującymi przepisami, w tym:
  - a) organizuje sporządzanie, przyjmowanie, obieg, archiwizowanie i kontrolę dokumentów finansowych;
  - b) prowadzi na bieżąco i prawidłowo księgowość CUL oraz sporządza kalkulację wynikową kosztów wykonawczych zadań i sprawozdawczość finansową;
  - c) nadzoruje całokształt prac z zakresu rachunkowości, wykonywanych przez poszczególne komórki organizacyjne.
- 2) Prowadzi gospodarkę finansową CUL w tym lotniska zgodnie z obowiązującymi zasadami, w tym:
  - a) wykonuje dyspozycję środków pieniężnych zgodnie z przepisami dotyczącymi zasad wykonywania budżetu, gospodarki środkami pozabudżetowymi i innymi będącymi w dyspozycji Centrum;
  - b) zapewnia pod względem finansowym prawidłowość zawieranych umów;
  - c) przestrzega zasady rozliczeń pieniężnych i ochronę wartości pieniężnych;
  - d) zapewnia terminową windykację należności i dochodzenie roszczeń spornych oraz spłatę zobowiązań.
- 3) Analizuje wykorzystanie środków finansowych będących w dyspozycji Centrum;
- 4) Terminowo sporządza deklaracje podatkowych z tytułu podatku dochodowego od osób prawnych oraz od podatku od towarów i usług i akcyzowego oraz dokonywanie z tego tytułu rozliczeń z urzędem skarbowym;
- 5) Prowadzi rejestr należności i zobowiązań oraz nadzór nad terminową ich realizacją;
- 6) Prowadzi kontrolę wewnętrzną dokumentów finansowo-księgowych pod względem legalności i zgodności z obowiązującymi przepisami;
- 7) Organizuje i nadzoruje pracę komórki finansowo-księgowej funkcjonującej na lotnisku Warszawa-Babice;

**5.1.6. Obowiązki kierownika lotniska:**

- 1) Nadzoruje utrzymanie elementów infrastruktury w sprawności i dyspozycyjności techniczno - logistycznej oraz odpowiada za zabezpieczenie działalności operacyjnej lotniska.
- 2) Nadzoruje przestrzeganie i aktualizację instrukcji operacyjnej oraz innych dokumentów regulujących funkcjonowanie lotniska.
- 3) Opiniuje i wdraża programy, instrukcje, wytyczne oraz inne dokumenty dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego na lotnisku Warszawa - Babice.
- 4) Nadzoruje, kontroluje i koordynuje pracę poszczególnych komórek organizacyjnych lotniska.
- 5) Organizuje i zapewnia wyposażenie Centrum Kryzysowego oraz bierze czynny udział w działalności sztabu kryzysowego w sytuacji zagrożenia.
- 6) Zleca w sytuacji mającej wpływ na jakość świadczonych usług lotniczych, poszczególnym pracownikom wykonywanie zadań w określonym przez niego zakresie jednak w ramach obowiązujących przepisów.

- 7) Inicjuje, planuje, nadzoruje i kontroluje pracę audytorów wewnętrznych.
- 8) Szczegółowe obowiązki zarządzającego lotniskiem opisane zostały w Części 1 pkt. 1.6. niniejszej instrukcji operacyjnej.

#### **5.1.7 Obowiązki Kierownika Systemu Jakości i Bezpieczeństwa Lotów.**

- 1) Odpowiada za wdrożenie aktualizowanie programu jakości oraz nadzór nad jego realizacją;
- 2) Monitoruje funkcjonowanie zatwierdzonych i wdrożonych przez wszystkich użytkowników lotniska procedur operacyjnych w szczególności regulujących sprawy związane z bezpieczeństwem statków powietrznych, załóg i pasażerów oraz ochroną lotniska;
- 3) Kontroluje, zgodnie z opracowanym i zatwierdzonym przez kierownika lotniska planem kontroli stosowanie przez zastępców kierownika lotniska i ich podwładnych procedur zawartych w niniejszej instrukcji;
- 4) Inicjuje, planuje, nadzoruje i kontroluje pracę audytorów wewnętrznych;
- 5) Opracowuje i wdraża instrukcje, wytyczne oraz inne dokumenty dotyczące zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego na lotnisku Warszawa-Babice.
- 6) Jest przewodniczącym Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów.

#### **5.1.8 Obowiązki zastępcy kierownika lotniska ds. operacyjnych.**

- 1) Kieruje działem przy pomocy kierownika sekcji kierowania operacjami, sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska oraz komendanta zakładowej służby ratownictwa lotniskowego;
- 2) Realizuje sprawy związane z bezpośrednim zabezpieczeniem działalności operacyjnej lotniska oraz reprezentuje dział w kontaktach z innymi komórkami organizacyjnymi CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
- 3) Realizuje wytyczne zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice dotyczące spraw organizacyjnych, operacyjnych, eksploatacyjnych i bezpieczeństwa lotniczego oraz postępowania podległej komórki w przypadku zagrożenia w działalności operacyjnej statków powietrznych;
- 4) Nadzoruje realizację przez podległy personel procedur zawartych w niniejszej instrukcji operacyjnej dotyczących:
  - a) utrzymania w sprawności wizualnych pomocy nawigacyjnych
  - b) utrzymania w dyspozycyjności i sprawności personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego i urządzeń ratowniczo-gaśniczych
  - c) utrzymania w sprawności eksploatacyjnej pola naziemnego ruchu lotniczego
  - d) utrzymania w sprawności technicznej oznakowania i oświetlenia płyt postojowych nr 1 i 5
  - e) odśnieżania, koszenia i kalibracji pola naziemnego ruchu lotniczego;
  - f) utrzymania dróg startowych w warunkach sprzyjających bezpiecznej eksploatacji w tym szczególnie podczas hamowania dobiegu/przerwanego startu statków powietrznych

- g) utrzymania w dyspozycyjności i sprawności sprzętu do usuwania statków powietrznych zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku
  - h) ochrony środowiska
  - i) składania wniosków do AIS o publikację informacji lotniskowych w "AIP-VFR"
  - j) obsługi płytowej statków powietrznych.
5. Informuje kierownika lotniska o stanie eksploatacyjnym pola wzlotów, dróg kołowania i płyt postojowych;
  6. Określa szczegółowy zakres zadań kierownika sekcji kierowania operacjami lotniczymi i sekcji obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska oraz bezpośrednio podległych pracowników;
  7. Planuje wydatki oraz wykonuje plan finansowy w części dotyczącej działalności operacyjnej lotniska oraz odpowiednio wcześniej powiadamia kierownika lotniska o możliwych jego przekroczeniach;
  8. Stwarza warunki do:
    - a) sprawnej realizacji zadań;
    - b) kształcenia i doskonalenia zawodowego;
    - c) kształtowania właściwych postaw etycznych;
    - d) dobrego poziomu komunikacji interpersonalnej.

#### **5.1.9. Obowiązki zastępcy kierownika lotniska ds. logistyki.**

- 1) Kieruje działem przy pomocy specjalistów sekcji techniczno-transportowej oraz sekcji obsługi infrastruktury lotniskowej;
- 2) Opracowuje programy i projekty dla rocznych, trzyletnich i pięcioletnich okresów realizacji przedsięwzięć inwestycyjnych w infrastrukturze lotniska;
- 3) Opracowuje preliminarze kosztów dla rocznych, trzyletnich i pięcioletnich przedsięwzięć remontowo-budowlanych oraz kosztów zaopatrzenia materiałowo-technicznego;
- 4) Nadzoruje prowadzenie inwestycji i modernizacji zaplecza technicznego lotniska Warszawa-Babice;
- 5) Nadzoruje utrzymywanie zapasów części zamiennych, materiałów oraz prowadzenie przedsięwzięć zapobiegających nadmiernemu ich gromadzeniu, a także działań zapobiegających powstawaniu szkód;
- 6) Nadzoruje utrzymanie w sprawności i dyspozycyjności elementów infrastruktury, zapewniającej funkcjonowanie urządzeń i sprzętu lotniskowego;
- 7) Nadzoruje i kontroluje prowadzenie działalności magazynowej i dokumentacyjnej w tym zakresie;
- 8) Nadzoruje i kontroluje prowadzenie dokumentacji technicznej wszystkich obiektów będących w trwałym zarządzie MSW przekazanych w administrowanie CUL;



- 9) Nadzoruje wdrażanie przepisów dotyczących działalności podległych komórek oraz przepisów porządkowych i organizacyjnych dotyczących podległego personelu oraz osób zainteresowanych świadczonymi usługami działu logistyki;
- 10) Nadzoruje wdrażanie postępu technicznego w zakresie określonym obowiązującymi przepisami oraz uzasadnionymi przesłankami ekonomicznymi, bhp i ppoż.

#### **5.1.10 Obowiązki pełnomocnika do spraw ochrony lotniska i informacji niejawnych.**

- 1) Pełnomocnik do spraw ochrony lotniska i informacji niejawnych jest etatowym pracownikiem CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
- 2) Swoje działania w zakresie zapewnienia porządku i bezpieczeństwa na obszarze lotniska wykonuje w oparciu o Program Ochrony Lotniska oraz zgodnie z wytycznymi kierownika lotniska;
- 3) Uprawniony jest do kontroli przepustek na terenie lotniska oraz przy współudziale z funkcjonariuszami Policji lub Straży Granicznej, osób i pojazdów w obrębie lotniska, a także wydawania poleceń w sprawach dotyczących porządku i bezpieczeństwa w granicach swoich kompetencji;
- 4) W zakresie ochrony utrzymuje kontakt z dyżurnym komisariatu policji Warszawa-Bemowo, dyżurnym oddziału Straży Miejskiej Warszawa-Bemowo, przełożonymi służb ochrony lotniska lub w sytuacjach bezpośredniego i nagłego działania ze strażnikami ochrony lotniska w tym również ze strażnikami ochrony Aeroklubu Warszawskiego i Lotniczego Pogotowia Ratunkowego;
- 5) Podczas jego nieobecności po godzinach pracy i w dni wolne od pracy za ochronę lotniska odpowiada koordynator ruchu naziemnego;
- 6) Do obowiązków pełnomocnika do spraw ochrony lotniska w szczególności należy:
  - a) organizowanie i przeprowadzanie bieżącej kontroli ochraniających obiektów oraz stanu technicznego urządzeń zabezpieczających ochronę lotniska;
  - b) informowanie kierownika lotniska o bieżącym stanie środków i procedur bezpieczeństwa realizowanych zadań na lotnisku;
  - c) czuwanie, by środki bezpieczeństwa włączono w program rozbudowy lub modernizacji lotniska;
  - d) występowanie do kierownika lotniska z wnioskiem o pomoc w rozwiązaniu problemów występujących w realizacji Programu Ochrony;
  - e) nadzorowanie i koordynowanie realizacji postanowień Programu Ochrony;
  - f) monitorowanie i kontrolowanie osób i pojazdów poruszających się po lotnisku;
  - g) administrowanie „Programem Ochrony Lotniska Warszawa-Babice” oraz zapoznavanie wszystkich użytkowników lotniska ze zmianami wprowadzanymi do jego postanowień;
  - h) organizowanie i koordynowanie zadań realizowanych przez służby ochrony lotniska;
  - i) przekazywanie kierownikowi lotniska informacji o zagrożeniu aktami bezprawnej ingerencji wobec osób, obiektów i lotniczych urządzeń naziemnych lotniska;
  - j) planowanie działań w sytuacjach kryzysowych na lotnisku;
  - k) udział w zabezpieczeniu statku powietrznego będącego przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji;

- l) szkolenie podległych służb w zakresie ochrony lotniska;
  - m) kontrolowanie służb ochronnych oraz użytkowników lotniska w zakresie zapewnienia ochrony fizycznej oraz ochrony przed wtargnięciem zwierzyny na pole naziemnego ruchu lotniczego;
  - n) sprawowanie nadzoru nad służbą ochrony w zakresie zapewnienia właściwego wyposażenia strażników w celu realizacji zadań wynikających z postanowień Programu Ochrony;
  - o) opracowanie i przedstawienie kierownikowi lotniska rocznego sprawozdania ze stanu ochrony lotniska.
- 7) Kierownik ochrony odpowiada za:
- a) sprawność urządzeń ograniczających dostęp do stref zastrzeżonych i strefy sterylnej;
  - b) sprawność urządzeń powiadamiania o zagrożeniu;
  - c) sprawność urządzeń kontroli dostępu i kontroli bagażu;
  - d) przestrzeganie ustalonego porządku oraz systemu przepustkowego na terenie lotniska;
  - e) przestrzeganie uzgodnionych i zatwierdzonych procedur powiadamiania o zagrożeniu bezpieczeństwa;
  - f) podejmowanie skutecznych przedsięwzięć dotyczących ochrony i zabezpieczenia lotniska oraz za współdziałanie w tym zakresie z przedstawicielem komisariatu dzielnicowego policji Warszawa-Bemowo;
  - g) egzekwowanie przepisów określonych w *"Zasadach wpuszczania osób i pojazdów na lotnisko Warszawa-Babice"*;
  - h) powiadamianie policji o każdym naruszeniu strefy zastrzeżonej lotniska przez osoby nieupoważnione.

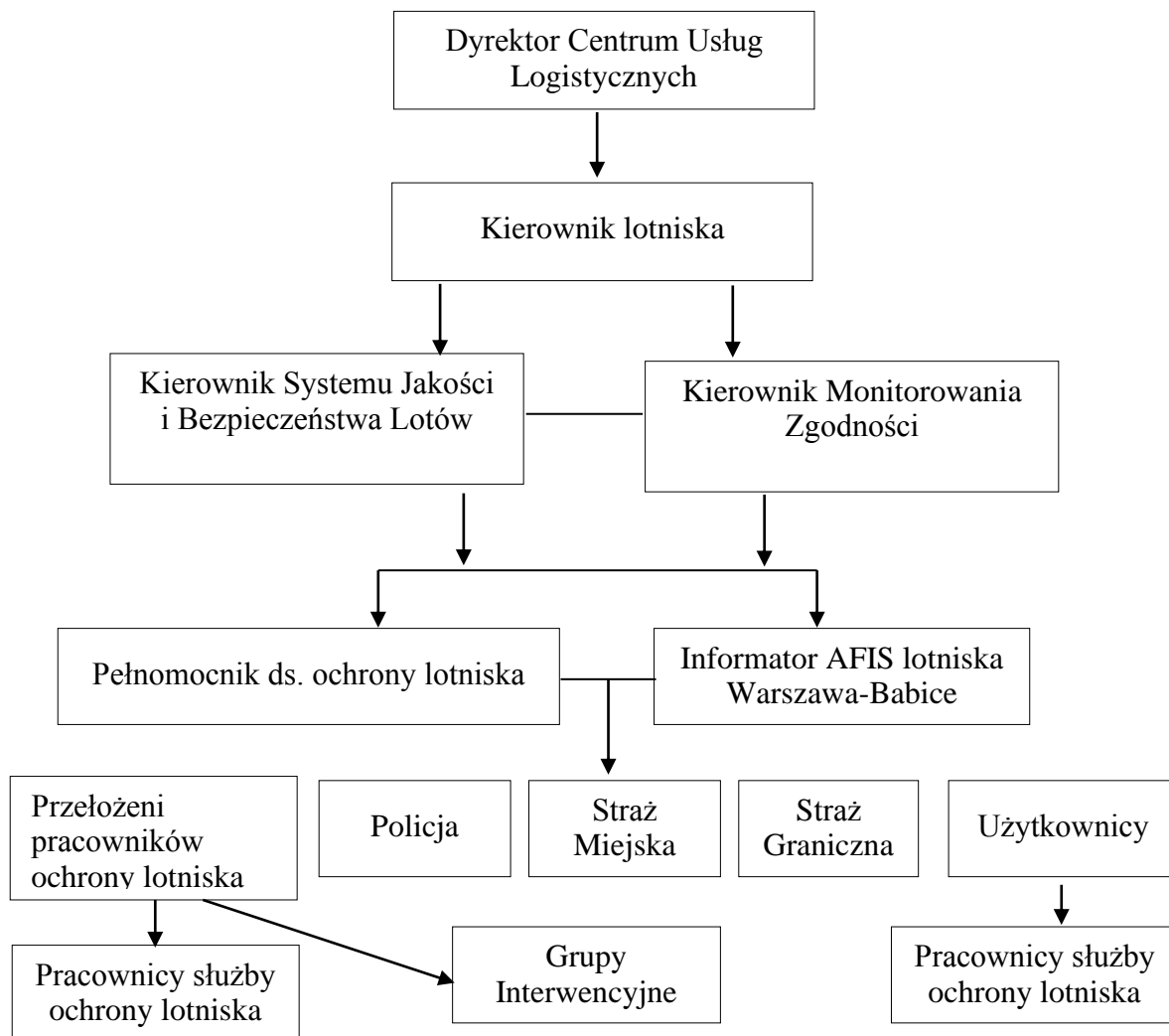
#### 5.1.11 Obowiązki współużytkowników lotniska:

- 1) Wyznaczyć osobę odpowiedzialną za współpracę z administracją lotniska w sprawie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w sektorze nr 1 i użytkowanej przez niego strefy zastrzeżonej oraz współdziałać z kierownikiem lotniska w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego;
- 2) W uzgodnieniu z kierownikiem lotniska oraz strażą pożarną, strażą graniczną i policją opracować program ochrony firmy;
- 3) Opracować program szkolenia i na ich podstawie szkolić podległy personel w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji;
- 4) Zorganizować i wdrożyć system ochrony fizycznej oraz kontrolować obszar, na którym prowadzi lotniczą działalność oraz stosować się do wymogów określonych przepisami Prawa lotniczego i innych aktów w zakresie bezpieczeństwa i ochrony lotniska;

#### **UWAGA!**

*W celu ułatwienia prowadzenia nadzoru nad lotniczą działalnością Dyrektor CUL może wyznaczyć inną osobę tymczasowo odpowiedzialną za bezpieczeństwo lotnicze, bezpośrednio zaangażowaną w wykonywanie zadań operacyjnych.*



**5.1.12 Graficzny schemat organizacyjny systemu bezpieczeństwa lotniska Warszawa - Babice:****5.2 System bezpieczeństwa lotniczego i program ochrony lotniska.****5.2.1 Cele i zadania, jakie kierownik lotniska zamierza zrealizować przez wdrożenie systemu bezpieczeństwa lotniczego i Programu Ochrony Lotniska.**

1. Celem wdrożenia systemu bezpieczeństwa lotniczego i Programu Ochrony Lotniska jest zapobieganie zdarzeniom lotniczym, a przez to uniknięcie kosztów społecznych i kosztów finansowych.
2. System bezpieczeństwa lotniczego oraz Program Ochrony Lotniska określają przedsięwzięcia niezbędne do zagwarantowania bezpiecznego wykonywania zadań lotniczych związanych z zapewnieniem działalności operacyjnej statków powietrznych, w tym przewozem pasażerów, ładunku oraz bezpiecznego wykonywania prac przez obsługę naziemną.

3. System bezpieczeństwa lotniczego i Program Ochrony Lotniska określają również zadania i odpowiedzialność poszczególnych komórek organizacyjnych w sferze zapobiegania wypadkom lotniczym oraz ma za zadanie uświadomić personelowi zatrudnionemu przy operacjach lotniczych stopień ponoszonego ryzyka podczas realizacji zadań lotniczych.

### **5.2.2 Zasady polityki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego.**

- 1) Kierownik lotniska prowadzi politykę zapobiegania zdarzeniom lotniczym oraz politykę w zakresie bezpieczeństwa na lotnisku poprzez:
  - a) stosowanie dokumentów operacyjnych pozwalających na łatwe dostrzeżenie popełnionych błędów;
  - b) stosowanie programu dla osiągnięcia i utrzymania świadomości ryzyka przez cały personel związany z zabezpieczeniem operacji lotniczych;
  - c) obwieszczenie wyników analizy zdarzeń lotniczych publikowanych przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych oraz stosowania odpowiednich przedsięwzięć profilaktycznych;
  - d) wymaganie od dowódców statków powietrznych uczestniczących w operacjach lotniczych na lotnisku Warszawa-Babice, aby przestrzegali przepisów zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska, przepisach Prawa lotniczego i innych obowiązujących dokumentach i zarządzeniach;
  - e) poprzedzanie każdego dnia pracy odprawą operacyjną oraz powtarzanie jej w każdym przypadku: zmiany metody pracy, niespodziewanej zmiany warunków atmosferycznych lub na żądanie któregośkolwiek z personelu zabezpieczenia operacyjnego lotniska;
  - f) wymaganie wykonywania zabezpieczania operacji lotniczych z zawsze włączonymi urządzeniami służącymi do prowadzenia korespondencji radiowej ze statkami powietrznymi oraz korespondencji w naziemnej sieci bezprzewodowej lotniska;
  - g) stosowanie bezwzględnych restrykcji, do zawieszania w dyżurze włącznie, w stosunku do personelu kierującego operacjami naruszającego przepisy;
  - h) natychmiastowe wstrzymywanie operacji lotniczych w przypadku dostrzeżenia jakichkolwiek przesłanek odstępowania od przepisów.

### **5.2.3 System bezpieczeństwa lotniczego i zapobiegania zdarzeniom lotniczym na lotnisku Warszawa-Babice.**

- 1) W strukturze CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” funkcjonuje Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów [NZBL] odpowiedzialny za:
  - a) systematyczną ocenę stanu bezpieczeństwa lotów na lotnisku Warszawa-Babice;
  - b) prowadzenie spraw związanych z bezpieczeństwem lotów i wprowadzeniem zaleceń profilaktycznych w tym zakresie;
  - c) kreowanie polityki bezpieczeństwa lotów.

- 2) Skład nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotniczego;
- a) przewodniczący – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotniczego
  - b) sekretarz
  - c) członkowie – z-ca kierownika ds. operacyjnych i z-ca kierownik ds. logistyki
  - d) pełnomocnik ds. ochrony lotniska i informacji niejawnych
  - e) komendant zakładowej służby ratownictwa lotniskowego.
  - f) kierownik sekcji kierowania operacjami, obsługi i zabezpieczenia ruchu naziemnego lotniska
  - g) przedstawiciele komórek BL ośrodków bazujących na lotnisku.

**5.2.4 Obowiązki, zadania i kompetencje kierownika systemu jakości i bezpieczeństwa lotów będącego jednocześnie przewodniczącym Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów lotniska Warszawa-Babice.**

- 1) Do jego obowiązków należy:
- a) realizacja "Systemu bezpieczeństwa lotów oraz zapobiegania zdarzeniom lotniczym";
  - b) dokonywanie analizy pracy sekcji kierowania operacjami pod kątem bezpieczeństwa lotniczego;
  - c) prowadzenie ewidencji zdarzeń lotniczych naruszających bezpieczeństwo lotów i zapewnienie właściwego obiegu związanej z tym informacji;
  - d) nadzorowanie realizacji zaleceń powypadkowych i kontrolnych w zakresie bezpieczeństwa lotów;
  - e) bieżąca współpraca z państwowym organem nadzoru lotniczego w zakresie bezpieczeństwa lotów;
  - f) przeprowadzenie raz na kwartał zebrania nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów poszerzonego o przedstawicieli współużytkowników lotniska poświęconemu analizie i omówieniu statystyki lotów oraz zdarzeń lotniczych a także wprowadzenie stosownych przedsięwzięć profilaktycznych;
  - g) w miesiącu styczniu przeprowadzić roczną Konferencję Bezpieczeństwa Lotów lotniska Warszawa-Babice z udziałem przedstawicieli współużytkowników lotniska jak również z udziałem zaproszonych gości;
  - h) przekazywanie personelowi lotniczemu ustaleń dotyczących zdarzeń lotniczych i wypadków po zakończeniu dochodzenia lub określeniu przyczyn ich powstawania;
  - i) w razie potrzeby organizować doraźnie zebrania nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów z przedstawicielami współużytkowników lotniska.
- 2) Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów obowiązany jest prowadzić następującą dokumentację:
- a) wykaz składu nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów;
  - b) roczny plan pracy nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów;
  - c) ewidencję zdarzeń lotniczych;
  - d) protokoły z posiedzeń nieetatowego zespołu bezpieczeństwa lotów;
  - e) ewidencję uwag z kontroli;

- f) adnotacja o realizacji zaleceń instancji nadrzędnej;
  - g) protokoły badań zdarzeń lotniczych.
- 3) Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów - odpowiada za:
- a) wdrażanie oraz egzekwowanie realizacji zadań i przedsięwzięć zawartych w programie systemu bezpieczeństwa lotniczego;
  - b) administrowanie obiegiem informacji związanych z bezpieczeństwem lotów;
  - c) monitorowanie realizacji systemu bezpieczeństwa lotniczego;
  - d) inicjowanie i prowadzenie działań profilaktycznych w zakresie bezpieczeństwa lotów.

**5.2.4.1. W celu zapewnienia procesów opartych na zarządzaniu jakością oraz ich zgodności z obowiązującym prawem, Zarządzający Lotniskiem Warszawa Babice powołał funkcję Kierownika Monitorowania Zgodności (CMM), który zapewnia, że działania instytucji zapewniające służby są monitorowane pod kątem zgodności z obowiązującymi wymogami prawnymi i wszelkimi dodatkowymi wymaganiami ustanowionymi przez instytucje zapewniającą służby. Kierownik ds. monitorowania zgodności odpowiedzialny jest za zapewnienie prawidłowego wdrażania, utrzymania, ciągłego przeglądu i doskonalenie programu monitorowania zgodności.**

**System monitorowania zgodności na lotnisku Warszawa-Babice został opisany w „Podręczniku Monitorowania Zgodności (AFIS EPBC)”**

**5.2.5 Zasady i metody pozyskiwania informacji dotyczących zdarzeń lotniczych na lotnisku Warszawa-Babice.**

- 1) Na stanowisku kierowania operacjami (wieża) znajduje się „Zeszyt rejestracji zdarzeń lotniczych” dostępny każdemu przez całą dobę;
- 2) Służba AFIS lotniska, każde nawet najdrobniejsze zdarzenie lotnicze zobowiązana jest odnotować w raporcie dziennym oraz zgłosić do Centralnej Bazy Zgłoszeń na odpowiednim formularzu;
- 3) Każdy użytkownik lotniska zobowiązany jest do natychmiastowego powiadomienia telefonicznie lub osobiście służbę AFIS lotniska jak również Centralną Bazę Zgłoszeń o zaistniałym zdarzeniu lotniczym.
- 4) Służba AFIS zobowiązana jest do przyjęcia zgłoszenia o zaistniałym zdarzeniu lotniczym i odnotowaniu powyższego faktu w „Zeszycie zdarzeń lotniczych” a następnie zgłoszenia zdarzenia do Centralnej Bazy Zgłoszeń;
- 5) W przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego na lotnisku służba AFIS powiadamia kierownika lotniska i kierownika systemu jakości i bezpieczeństwa lotów oraz w razie potrzeby odpowiednie służby ratownicze i PKBWL – (adresy i telefony na pulpicie stanowiska kierowania operacjami);
- 6) W celu udokumentowania zdarzeń lotniczych na lotnisku Warszawa-Babice prowadzona jest rejestracja korespondencji radiowej - udostępniana do wglądu odpowiednim strukturom tylko za zgodą kierownika lotniska - jak również służby lotniskowe zobowiązane są do udokumentowania zdarzeń lotniczych aparatem fotograficznym znajdującym się na stanowisku AFIS.

**5.2.6 Wykaz telefonów sił i środków powiadamianych przez AFIS.**

- 1) Kierownik lotniska – tel. w. 101
- 2) Kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów – tel. w. 111
- 3) Zakładowa służba ratownictwa lotniskowego – tel. w. 333
- 4) Lotniskowa służba ruchu naziemnego – tel. w. 115
- 5) Jednostka ratowniczo - gaśnicza – tel. 998 lub 112
- 6) Pogotowie ratunkowe – tel. 999 lub 112
- 7) Policja Bemowo - 22 603 25 80; Policja Wola – 22 603 94 50;
- 8) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe - 22 99 998; 22 99 931;
- 9) Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa (ARCC) – 22 547 51 lub 91;
- 10) PKBWL - 22 630 11 31 ; alarm.: 500 233 233;

**5.2.7 Metodyka określania przyczyn zdarzeń lotniczych, jak też oceny stanu bezpieczeństwa lotów.**

- 1) Metodyka określania przyczyn zdarzeń lotniczych, oraz oceny stanu bezpieczeństwa lotów, oparta na analizie ilości statystycznej zdarzeń winna prowadzić do określenia grupy przyczynowej:
  - a) czynnik ludzki (H);
  - b) czynnik techniczny (T);
  - c) czynnik środowiskowy (E);
  - d) czynnik organizacyjny (O);
  - e) nieustalone (N).
- 2) Badanie wypadku lotniczego i poważnego incydentu lotniczego, który wystąpił na lotnisku Warszawa-Babice prowadzi Państwowa Komisja Badań Wypadków Lotniczych, a w przypadku zdarzenia zaistniałego z udziałem statku powietrznego lotnictwa państwowego - Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. W przypadku odstąpienia przez Komisję od badania incydentu lotniczego, komisję badającą powołuje zarządzający lotniskiem;
- 3) Badanie incydentu lotniczego, który wystąpił na lotnisku Warszawa-Babice, przez komisję powołaną przez użytkownika lub właściciela statku powietrznego lub zarządzającego lotniskiem, prowadzi się w oparciu o Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225) i obejmuje ono:
  - a) zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich istotnych informacji o zdarzeniu lotniczym, z uwzględnieniem wszystkich czynników pozostających w związku przyczynowo - skutkowym i mogących mieć wpływ na jego zaistnienie;
  - b) zbieranie informacji medycznych w przypadku zaistnienia uszkodzenia ciała osób uczestniczących w zdarzeniu lotniczym;
  - c) przedstawianie, jeśli to wynika z uzyskanych informacji, doraźnych zaleceń profilaktycznych;
  - d) ustalenie, jeżeli jest to możliwe, przyczyn i okoliczności, w tym wypracowanie zaleceń mających na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości i zwiększenie bezpieczeństwa lotów;

- e) opracowanie raportu końcowego z badań i przekazanie kierownikowi lotniska.
- 4) Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów ocenia:
- a) stopień zagrożenia bezpieczeństwa lotu statków powietrznych uczestniczących w działalności operacyjnej lotniska Warszawa-Babice oraz osób trzecich;
  - b) zgodności działania osób uczestniczących w zdarzeniu z obowiązującymi przepisami, wymogami producenta statku powietrznego, zasadami procedur operacyjnych obowiązujących na lotnisku oraz publikowanymi informacjami lotniczymi (AIP);
- 5) Raport z badania i oceny zdarzenia lotniczego wraz z wnioskiem postępowania opracowany i zatwierdzony przez kierownika systemu jakości i bezpieczeństwa lotów (przewodniczący NZBL) otrzymują stosowne władze lotnicze. Wyniki analizy zdarzeń lotniczych oraz decyzje o podjętych w ich wyniku działaniach Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów publikuje w formie wewnętrznego biuletynu CUL "Lotnisko Warszawa-Babice" do zapoznania przez wszystkich członków personelu operacyjnego CUL oraz zainteresowanych stron.
- 6) Bieżące monitorowanie bezpieczeństwa lotów na lotnisku Warszawa-Babice polega na:
- a) analizie ważności kwalifikacji personelu do pełnienia nadzoru operacyjnego (patrz załącznik nr 29),
  - b) raportowaniu dziennym przez informatora AFIS:
    - warunków meteorologicznych,
    - stanu zabezpieczenia ratowniczego i medycznego,
    - stanu płyty lotniska, dróg startowych i kołowania,
    - ilości operacji lotniczych,
    - oraz naruszeniu bezpieczeństwa lotów - jeśli miało miejsce;
  - c) analizie zapisów dokumentacji z dyżuru operacyjnego.

#### 5.2.8 Opis stosowanych procedur (schemat systemu), który zapewnia:

- 1) przekazywanie informacji o zaistniałych zdarzeniach lotniczych należy do obowiązku każdego członka personelu lotniska i jest niezwłocznie raportowane pierwszej dostępnej osobie funkcyjnej kierownictwa CUL (patrz załącznik nr 29), która jest zobowiązana przekazać wiadomość przewodniczącemu Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów. Na jego żądanie osoba zgłaszająca przedstawia raport pisemny.
- 2) zbieranie, przetwarzanie i przechowywanie danych o zdarzeniach lotniczych osobą odpowiedzialną jest – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotniczego;
  - a) tryb postępowania - na bieżąco;
  - b) zbieranie danych - ustne i pisemne;
  - c) przetwarzanie - opracowanie raportu końcowego;
  - d) przechowywanie - jak dokumentacja operacyjna;
- 3) identyfikację zagrożeń bezpieczeństwa lotów:
  - a) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotniczego;
  - b) tryb postępowania - niezwłoczny;



- c) raportowanie – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
- d) raport pisemny - przechowywany tak jak dokumenty operacyjne;
- 4) Identyfikację niekorzystnych trendów w bezpieczeństwie lotów - tak jak powyżej;
- 5) Sposoby usuwania stwierdzonych nieprawidłowości, niedociągnięć, braków:
  - a) osoba odpowiedzialna – zastępca kierownika ds. operacyjnych;
  - b) tryb postępowania - ustalony przez Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów i akceptowany przez kierownika lotniska;
  - c) wykonawcy – wyznaczeni decyzją kierownika lotniska;
- 6) Sposób zabezpieczenia źródeł informacji i ochrony danych osobowych:
  - 1) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
  - 2) tryb postępowania - na bieżąco;
  - 3) przechowywanie - przechowywany tak jak dokumenty operacyjne.

#### **5.2.9 Szczegółowy opis zasad i procedur wprowadzania zaleceń profilaktycznych:**

- 1) Własnych (wewnętrznych) po stwierdzeniu nieprawidłowości albo wynikających z uchwalonych przez Nieetatowy Zespół Bezpieczeństwa Lotów zaleceń i wniosków wyciągniętych na podstawie badania zaistniałych na lotnisku Warszawa-Babice zdarzeń lotniczych:
  - a) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
  - b) tryb postępowania - określony uchwałą NZBL;
  - c) wykonawcy - wyznaczeni decyzją kierownika lotniska;
  - d) przechowywanie - jak dokumenty operacyjne;
  - e) status dokumentów – do użytku służbowego;
- 2) Urzędu Lotnictwa Cywilnego po stwierdzeniu nieprawidłowości w czasie inspekcji, audytów oraz na podstawie wniosków związanych z badaniem przez PKBWL zdarzeń lotniczych:
  - a) osoba odpowiedzialna – kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów;
  - b) tryb postępowania - określony w otrzymanym dokumencie;
  - c) wykonawcy - wyznaczeni decyzją kierownika lotniska;
  - d) przechowywanie dokumentów o realizacji zaleceń - tak jak dokumenty operacyjne.

#### **5.2.10 Zasady pełnienia nadzoru nad wprowadzeniem zaleceń w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotów oraz kontroli nad ich realizacją.**

Nadzór nad wprowadzaniem zaleceń w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotów oraz kontroli nad ich realizacją sprawuje kierownik systemu jakości i bezpieczeństwa lotów.

- a) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1148)
  - b) obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2003 r. w sprawie Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Załącznik 17 "Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17)
  - c) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) 2320/2002
  - d) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 02 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia 300/2008 Parlamentu Europejskiego Rady;
  - e) rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/1998 z 05 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;
  - f) decyzja Komisji Europejskiej K (2010) 774 z dnia 13 kwietnia 2010 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) 300/2008.
1. Do zadań kierownika lotniska w zakresie bezpieczeństwa należy:
- a) nadzór nad kontrolą podróżnych i ich bagażu;
  - b) nadzór nad udzielaniem instrukcji postępowania dla przewożonych podróżnych na wypadek sytuacji kryzysowych;
  - c) sprawdzanie przeszłości i wiarygodności pracowników;
  - d) organizacja szkoleń personelu zatrudnionego w CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, związanego z przewozami;
  - e) inne działania wynikające z treści "Programu", a w szczególności:
    - realizacja audytów wewnętrznych ochrony przewoźnika,
    - terminowe usuwanie niezgodności, korekt, uwag wynikających z audytów wewnętrznych,
    - sporządzanie raportów ze stanu ochrony przewozów i przysyłanie ich do prezesa ULC,
    - prowadzenie wykazu zaistniałych aktów bezprawnej ingerencji w przewozie lotniczym oraz przeprowadzanych ćwiczeń w zakresie ochrony przewoźnika lotniczego,
    - wprowadzanie wewnętrznych regulacji w zakresie ochrony przewozów,
    - aktualizację niniejszej instrukcji i Programu Ochrony Lotniska EPBC.

- f) rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Wodnej z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1148)
- g) obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2003 r. w sprawie Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Załącznik 17 "Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17)
- h) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) 2320/2002
- i) rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 02 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia 300/2008 Parlamentu Europejskiego Rady;
- j) rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/1998 z 05 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego;

### 5.3 Ochrona i bezpieczeństwo lotniska

#### 5.3.1 Organizacja zarządzania systemem bezpieczeństwa lotniska.

Zarządzanie systemem bezpieczeństwa lotniska Warszawa Babice zostało opisane w oddzielnym dokumencie to jest w „Podręczniku Zarządzania Systemem Bezpieczeństwa Lotniska Warszawa Babice”

#### 5.3.2 Strefy zastrzeżone lotniska

1. Polityka bezpieczeństwa dla lotniska Warszawa-Babice stanowi podstawę do opracowania i wdrożenia systemu bezpieczeństwa lotniczego i Programu Ochrony Lotniska Warszawa-Babice. Traktowana jest przez kierowniczy personel zakładu jako priorytet w działalności operacyjnej i ochronnej lotniska. W tym celu kierownik lotniska opracował i wprowadził na terenie lotniska Warszawa-Babice jednolite systemy bezpieczeństwa oraz ochrony, oparte o strukturę organizacyjną CUL;
2. Dla uproszczenia nadzoru nad przepływem osób i pojazdów kierownik lotniska podzielił lotnisko na strefy odpowiedzialności, z których wyodrębnił następujące strefy ogólnodostępne i zastrzeżone:
  - a) **STREFA ZASTRZEŻONA - SEKTORY NR 1, 2, 3, 3, 4, 5, 6** - obejmują część STREFY ZASTRZEŻONEJ - przeznaczone przede wszystkim do bazowania statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego oraz lotnictwa wojskowego. Nadzór nad ochroną i bezpieczeństwem „Sektorów nr 1, 2, 3, 4, 5, 6” sprawuje bezpośrednio kierownik lotniska;
  - b) **STREFA ZASTRZEŻONA - SEKTOR 7** - wyodrębniony jest ze STREFY ZASTRZEŻONEJ lotniska Warszawa-Babice i obejmuje północną część pola manewrowego lotniska wraz z obiektami użytkowymi przez Lotnicze Pogotowie Ratunkowe i Aeroklub Warszawski, w obszarze określonym północną granicą administracyjną lotniska a południowym skrajem płyt postojowych nr 2 i 3. Nadzór nad nią pełnią Aeroklub Warszawski i Lotnicze Pogotowie Ratunkowe. Każdy z wymienionych podmiotów chroni strefę zastrzeżoną w obszarze użytkowanego przez siebie terenu lotniska;
3. W uzgodnieniu z pozostałymi użytkownikami lotniska kierownik lotniska określił:
  - a) odpowiedzialność, obowiązki i uprawnienia podmiotów zarządzających wyodrębnionymi strefami oraz sposób i zasięg współpracy użytkowników lotniska w sprawie stosowania instrukcji operacyjnej lotniska Warszawa-Babice oraz innych dokumentów obowiązujących na lotnisku i dotyczących bezpieczeństwa lotniczego i ochrony fizycznej;
  - b) podstawy do konstruowania zakresu i poziomu partycypacji kosztów ponoszonych przez zakład z tytułu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego i ochrony lotniska w obowiązującym zakresie;
  - c) zakres szkolenia i wymagań kompetencyjnych dla personelu odpowiedzialnego za nadzór, kontrolę oraz bezpośrednie wykonywanie czynności zapewniających bezpieczeństwo i ochronę lotniska, a także technicznych, w tym sprzętu służącego do ochrony lotniska Warszawa-Babice.

4. Działania kierownika lotniska w sprawie odpowiedzialności za ochronę i bezpieczeństwo na lotnisku - w chwili obecnej - stanowią I etap procesu dostosowawczego (opracowanie programu i budowa ogrodzenia) i przebiegają w kierunku zgodnym z normami ustanowionymi ustawą Prawo lotnicze oraz zawartymi w Krajowym Programie Ochrony Lotnisk, a także innymi przepisami wykonawczymi wydanymi przez Władzę lotniczą i organ nadzorujący.
5. Wszyscy użytkownicy lotniska Warszawa-Babice zobowiązani są do ścisłego przestrzegania systemu bezpieczeństwa lotniczego oraz Programu Ochrony Lotniska Warszawa-Babice, a także innych zarządzeń i poleceń w sprawie ochrony osób i mienia oraz postanowień Nieetatowego Zespołu Bezpieczeństwa Lotów lotniska Warszawa-Babice i zespołu ochrony lotniska dotyczących wszystkich spraw związanych z bezpieczeństwem i ochroną w zakresie prowadzonej działalności lotniczej.

### 5.3.3 Strategia i planowanie systemu zarządzania bezpieczeństwem i ochroną lotniska.

1. Lotnisko Warszawa-Babice przeznaczone jest do zabezpieczenia działań operacyjnych lotnictwa służb porządku publicznego i Decyzją Ministra SWiA nr 162 z dnia 21 grudnia 2005 r. udostępniane podmiotom prowadzącym działalność lotniczą użyteczności publicznej, w tym również w zakresie ratownictwa, a także prowadzącym lotniczą działalność gospodarczą (usługi lotnicze) oraz podmiotom prowadzącym działalność gospodarczą inną niż lotniczą; Wobec tak dużego różnicowania beneficjentów usług lotniczych, każdy użytkownik zobowiązany jest do kontroli i obserwacji osób zainteresowanych uczestnictwem w usługach lotniczych oraz egzekwowania dokumentów zezwalających na przebywanie w strefach zastrzeżonych tylko osobom do tego upoważnionym;
2. Kierownik lotniska ograniczył ilość podmiotów dysponujących dostępem do stref zastrzeżonych, do niezbędnego minimum, których specyfika wykonywanych zadań polega na prowadzeniu lotniczej działalności operacyjnej (żegludze powietrznej) lub obsłudze technicznej statków powietrznych;
3. Wyżej wymienione strefy zastrzeżone zapewniają ochronę infrastruktury przeznaczonej do zabezpieczenia lotniczej działalności operacyjnej w zakresie:
  - a) wykorzystania pola wzlotów dla startów i lądowań
  - b) postoju i hangarowania statków powietrznych
  - c) praktycznego szkolenia lotniczego
  - d) obsługi technicznej statków powietrznych
  - e) zarządzania działalnością operacyjną lotniska (pomieszczenia i rejony wykorzystywane przez służby operacyjne)
  - f) zaopatrywania statków powietrznych
  - g) magazynowania paliw lotniczych oraz materiałów, części zamiennych i urządzeń inżynieryjno-lotniczych
  - h) obsługi podróży i cargo
  - i) awaryjnego źródła zasilania energetycznego
  - j) radionawigacyjnego i telekomunikacyjnego zabezpieczenia lotów.

5. Ochronę stref zastrzeżonych, w uzgodnieniu z użytkownikami lotniska zapewnia kierownik lotniska.

#### 5.3.4 Program Ochrony lotniska Warszawa-Babice.

1. Opracowanie i wdrożenie systemu ochrony dla lotniska Warszawa-Babice należy do kompetencji kierownika lotniska, który w porozumieniu z użytkownikami lotniska opracował *Program Ochrony Lotniska Warszawa-Babice*, odnoszący się do wymagań określonych przepisami ustawy o ochronie osób i mienia, Prawa lotniczego i *Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego*.
2. *Program Ochrony Lotniska Warszawa-Babice* uzgadnia Departament ochrony i ułatwień w lotnictwie cywilnym Urzędu Lotnictwa Cywilnego a zatwierdza Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
3. Kierownik lotniska koordynuje czynności związane z ochroną lotniska przed zagrożeniami bezprawnej ingerencji oraz w oparciu o wymienione przepisy, wydaje zarządzenia porządkowe skierowane do podmiotów znajdujących się na lotnisku, z zachowaniem uprawnień służb publicznych i organów administracji publicznej.
4. W przypadku powstania zagrożenia kierownik lotniska powiadamia niezwłocznie właściwe służby.
5. Kierownik lotniska tworzy system ochrony lotniska.
6. Kandydaci na pracowników służby ochrony i komórki bezpieczeństwa lotniczego podlegają szczegółowemu szkoleniu. Szkolenia przeprowadzane są na koszt CUL i kończą się wydaniem zaświadczenia o ukończeniu szkolenia.
7. W celu realizacji Programu Ochrony, do zadań lotniskowej służby ochrony oprócz obowiązków i uprawnień wynikających z przepisów prawa należy również dokonywanie na lotnisku, przy zachowaniu odrębnych przepisów, kontroli osób i ich bagażu oraz towarów i przesyłek pocztowych przewożonych drogą lotniczą.
8. W przypadku stosowania odprawy granicznej, kontrolę osób i bagażu wykonują funkcjonariusze Straży Granicznej, którzy odpowiadają za:
  - a) odprawę paszportową;
  - b) kontrolę bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej (odprawa załóg, pasażerów);
  - c) ochronę porządku publicznego w miejscu dokonywania odprawy paszportowej.
9. Straż Graniczna ma prawo do:
  - a) kontroli osób w rejonie przejścia granicznego;
  - b) kontroli wjazdu w rejon przejścia granicznego;
  - c) kontroli wwożonych towarów.
10. Zarządzający lotniskiem powołuje zespół ochrony lotniska (Zespół), w którego skład wchodzi:
  - a) kierownik lotniska jako przedstawiciel zarządzającego lotniskiem EPBC;
  - b) inspektor ds. ochrony lotniska – przedstawiciel zewnętrznej firmy ochrony;



- c) przedstawiciel Policji Państwowej z dzielnicy Bemowo;
- d) przedstawiciel przewoźników (Ibex UL, LPR) bazujących na lotnisku EPBC;
- e) przedstawiciel operatorów prowadzących działalność gospodarczą na lotnisku;
- f) komendant zakładowej służby ratownictwa lotniskowego;
- g) przewodniczącym zespołu jest kierownik lotniska, który zapewnia obsługę administracyjną i finansową zespołu;
- h) zespół współpracuje z organami administracji rządowej w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom w odniesieniu do statku powietrznego, lotniska lub urządzeń naziemnych, znajdujących się poza lotniskiem.

11. Do zadań zespołu należy:

- a) udzielanie opinii, uzgadnianie i wydawanie wiążących zaleceń w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotniska;
- b) szczegółowy zakres działań zespołu określa *Program Ochrony Lotniska Warszawa-Babice*;
- c) zespół przedstawia raporty z podjętych działań wraz ze szczegółowym wyjaśnieniem zasadności podjętych decyzji i z zaleceniami profilaktycznymi Dyrektorowi CUL oraz Prezesowi ULC;
- d) zalecenia te są wiążące dla kierownika lotniska;
- e) wszystkie podmioty prowadzące działalność gospodarczą w zakresie lotnictwa cywilnego na lotnisku Warszawa-Babice wprowadzają programy ochrony przewoźników, po ich uzgodnieniu z dyrektorem CUL i zatwierdzeniu przez Prezesa ULC;
- f) programy ochrony przewoźników powinny być zgodne z *Programem Ochrony Lotniska Warszawa-Babice*.

#### 5.4 Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych.

##### 5.4.1 Zorganizowanie Centrum koordynacji antykryzysowej i powołanie sztabu kryzysowego na wypadek sytuacji kryzysowej.

- 1) Kierownik lotniska organizuje i zapewnia wyposażenie stałego Centrum Koordynacji Antykryzysowej [Centrum] przeznaczonego do kierowania działaniami mającymi na celu rozwiązanie zaistniałej sytuacji kryzysowej.
- 2) Organem Centrum jest Sztab Kryzysowy [Sztab], który zarządza Centrum w sytuacjach kryzysowych. W skład Sztabu wchodzi:
  - a) kierownik lotniska - przewodniczący Sztabu (tel. 261 855 900);
  - b) pełnomocnik ds. ochrony informacji niejawnych - sekretarz sztabu (tel. 261 855 481 w 106);
  - c) z-ca kierownika ds. operacyjnych - członek sztabu (tel. 504 315 815; 261 855 481 w. 111);
  - d) z-ca kierownika ds. logistyki-członek sztabu (tel. 504 315 868, 261 855 481 w 102);
  - e) kierownik zakładowej służby ratownictwa lotniskowego - członek sztabu (tel. 261 855 481 w. 334);

f) jeden przedstawiciel z:

- i. Policji (tel. 22 603 94 50, 22 603 25 80 ),
- ii. Straży Granicznej (tel. 22 500 40 02; 22 500 4240),
- iii. służby celnej (tel. 22 510 47 00; 22 650 28 73),
- iv. służb medycznych (tel. 999; 112),
- v. użytkownika zagrożonego statku powietrznego (tel. wg spisu dostępnego u dyżurnego informacji lotniczej lub AFIS).

3) W skład wyposażenia "Centrum" wchodzi:

- a) pomieszczenie dla Centrum - budynek Wieża-Babice, sala operacyjna służby AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) zaplecze socjalne - aneks kuchenny, łazienka z WC, obok sali operacyjnej;
- c) pomieszczenie dla negocjatorów - budynek wieża-Babice, sala briefingu;
- d) telefony stacjonarne, komórkowe (jako łączność rezerwowa), faks oraz poczta elektroniczna;
- e) aktualny spis telefonów;
- f) radiostacje z możliwością podsłuchu wybranej częstotliwości;
- g) sprzęt biurowy (komputery, drukarki, kopiarka);
- h) mapy i plany lotniska oraz otaczającego go terenu;
- i) dokumentacja związana z działalnością operacyjną lotniska, ochroną lotniska ratownictwem lotniskowym, łącznością lotniczą, sytuacją meteorologiczną w rejonie lotniska oraz plany lotniska z naniesieniami geodezyjno-kartograficznymi pola manewrowego lotniska;
- j) sprzęt radiowo-telewizyjny;
- k) plany wnętrz wszystkich typów statków powietrznych korzystających z lotniska;
- l) AIPVFR.

4) Sztab powoływany jest w Centrum w trybie alarmowym i kierowany przez kierownika zarządzającego, a w przypadku jego nieobecności, pełnomocnik ds. ochrony informacji niejawnych. Okolicznościami obligującymi do powołania Sztabu jest pozyskanie informacji o zaistnieniu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, polegającym na:

- a) użyciu przemocy przeciwko osobie znajdującej się na pokładzie statku powietrznego lub w obiekcie na terenie lotniska, jeżeli akt ten może zagrozić jej bezpieczeństwu;
- b) umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego lub w obiekcie urządzenia lub substancji, które mogą zniszczyć statek powietrzny/obiekt lub stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób i mienia;
- c) porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich startującego z lotniska Warszawa-Babice w celu użycia ich jako środków ataku terrorystycznego z powietrza;

- d) bezprawnym i celowym użyciu materiałów niebezpiecznych lub broni podczas popełniania aktu przemocy skierowanego przeciwko osobie/osobom na lotnisku powodującym lub mogącym spowodować poważne jej zranienie lub śmierć;
  - e) bezprawnym i celowym użyciu materiałów niebezpiecznych lub broni powodującym zniszczenie lub poważne uszkodzenie statku powietrznego lub obiektów znajdujących się na lotnisku.
- 5) Sztab kryzysowy zbiera się w pomieszczeniu Centrum w sali operacyjnej AFIS, budynek wieża-Babice na lotnisku Warszawa-Babice przy ul. gen. S. Kaliskiego 57; 01-476 Warszawa. Numery telefonów/faksów oraz adresy poczty elektronicznej (e-mail) prezentowane są w sali operacyjnej.
- 6) Funkcjonowanie sztabu kryzysowego
- a) sztab kryzysowy w zakresie przeciwdziałania aktom bezprawnej ingerencji oraz ich skutkom współdziała z organami administracji rządowej, a w szczególności: z zespołem ds. lsp Departmentu Nadzoru MSW i z prezesem ULC oraz organem nadzorującym, tj. Komendantem Głównym Policji;
  - b) osoba kierująca sztabem, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska, ustala na podstawie uzyskanych informacji sposób postępowania w sytuacji kryzysowej, który obejmuje działania przewidziane w programie ochrony danego lotniska;
  - c) sposób użycia i działania sił policji uczestniczących w rozwiązaniu sytuacji kryzysowej ustala, w uzgodnieniu z kierującym Sztabem, funkcjonariusz policji dowodzący tymi siłami;
- 7) Sztab kryzysowy zapewnia:
- a) funkcjonowanie lotniska zgodnie z jego przeznaczeniem;
  - b) uniemożliwienie odlotu statku powietrznego bez zgody kierującego Sztabem;
  - c) kontrolę dostępu do rejonu lotniska, w którym zaistniał akt bezprawnej ingerencji;
  - d) zabezpieczenie przeciwpożarowe i pomoc medyczną w odpowiednim rejonie wyczekiwania;
  - e) działania manewrowe porwanego statku powietrznego do miejsca postoju ze względu bezpieczeństwa;
  - f) pomoc w rozmieszczeniu sił policyjnych na terenie lotniska;
  - g) bezpieczeństwo i opiekę nad uwolnionymi pasażerami i członkami załogi, itp.;
- 8) Odpowiedzialność członków Sztabu kryzysowego.
- a) Przewodniczący Sztabu odpowiedzialny jest za zebranie jego składu osobowego w możliwie najszerszym składzie i kierowanie akcją ratowniczą do chwili przybycia policji przekazania dowodzenia wyznaczonemu funkcjonariuszowi policji;
  - b) osoba kierująca sztabem, w uzgodnieniu ze służbami wchodzącymi w skład systemu ochrony lotniska (przedstawiciele koncesjonowanej firmy ochroniarskiej, Policji, Straży Granicznej), ustala na podstawie uzyskanych informacji sposób postępowania w sytuacji kryzysowej, który obejmuje działania przewidziane w planach postępowania na wypadek:

- i. porwania,
  - ii. sabotażu,
  - iii. zagrożenia środkami masowego rażenia,
  - iv. zagrożenia bombowego, oraz
  - v. procedurach alarmowych w przypadku niespodziewanych sytuacji wysokiego ryzyka, a także
  - vi. ewakuacji i przeszukania statku powietrznego będącego obiektem ataku lub groźby;
- c) sposób użycia i działania sił policji uczestniczących w rozwiązaniu sytuacji kryzysowej ustala, w uzgodnieniu z przewodniczącym sztabu funkcjonariusz policji dowodzący tymi siłami;
- d) przedstawiciel policji odpowiedzialny jest za natychmiastowe poinformowanie odpowiednich służb policji, wystawienie posterunków blokujących, zaporowych oraz zorganizowanie patroli z określonymi zadaniami;
- e) przedstawiciel policji odpowiedzialny jest za bezpieczeństwo osób i mienia w czasie prowadzenia bezpośrednich działań ratowniczych;
- f) kierownik ochrony lotniska odpowiedzialny jest za współdziałanie z funkcjonariuszami policji i strażnikami ochrony w zakresie izolacji rejonu zagrożenia i uszczelnienia tego obszaru lotniska oraz zapewnienia bezkolizyjnego wjazdu na teren lotniska uczestniczących w działaniach służb;
- g) zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych odpowiada za natychmiastowe wezwanie karetki ratownictwa medycznego, informowanie przewodniczącego sztabu kryzysowego o groźbie lub bezprawnym zawładnięciu statkiem powietrznym oraz do stałego utrzymywania łączności z zagrożonym statkiem powietrznym;
- h) przedstawiciel użytkownika zagrożonego statku powietrznego zapewnia:
- i. o ile to możliwe, statek powietrzny tego samego typu, co porwany, w celu podstawienia go w razie potrzeby w pobliżu porwanego statku powietrznego,
  - ii. dostarczenie wszystkich niezbędnych informacji dotyczących pasażerów porwanego statku powietrznego i ich bagażu,
  - iii. dostarczenie pełnych informacji o członkach załogi porwanego statku powietrznego,
  - iv. dostarczenie pełnych informacji na temat stanu technicznego statku powietrznego oraz jego załadowania i wyważenia itp.
- i) Komendant zakładowej służby ratownictwa lotniskowego odpowiada za przygotowanie służby do ewentualnego przeprowadzenia akcji ratowniczej zgodnie z Planem Działania w Sytuacjach Zagrożenia na Lotnisku Warszawa-Babice.

#### 5.4.2 Plan postępowania na wypadek porwania.

*Uwaga!*

- ✓ W przypadku porwania statku powietrznego, najważniejszą sprawą kierownika zarządzającego jest zachowanie bezpieczeństwa pasażerów i załogi. Wszystkie działania

*sztabu kryzysowego w centrum koordynacji antykryzysowej mają być bezwzględnie skierowane na doprowadzenie do bezpiecznego uwolnienia pasażerów oraz załogi.*

*Służby dyżurne (AFIS) lotniska Warszawa-Babice uzyskaną informację o porwaniu natychmiast rejestruje na stronach kwestionariusza przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 11).*

## **1. Plan postępowania na wypadek porwania statku powietrznego znajdującego się na ziemi.**

1) Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zaistnieniu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji w stosunku do statku powietrznego stojącego na polu manewrowym lotniska, przekazuje tę informację bezpośrednio służbie ochrony lotniska, a następnie do kierownika lotniska oraz wykonuje następujące czynności (**Czynności nie związane z prowadzeniem korespondencji lotniczej przejmie drugi informator AFIS będący w składzie zmiany dyżurnej**):

- a) ogłasza alarm zgodnie z Planem działania w sytuacjach zagrożenia;
- b) przekazuje przewoźnikowi lotniczemu za pomocą podległych służb: dyspozytora ruchu lotniczego lub koordynatora ruchu naziemnego informację o porwaniu jego statku powietrznego oraz informuje WCZK poprzez bezpośrednie łącze r/tel. wywołanie „990” o zaistniałej sytuacji kryzysowej
- c) nadzoruje i koordynuje ochronne i zabezpieczające działania służb ochrony lotniska oraz personelu służby ratownictwa lotniskowego;
- d) wydaje polecenia wszystkim podległym pracownikom zmian dyżurnych, w celu ochrony przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
- e) współdziała ze wszystkimi komórkami zabezpieczającymi lotniczą działalność operacyjną lotniska Warszawa-Babice w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną wykonywanych operacji lotniczych;
- f) inicjuje inne działania ochronne (odizolowuje porwany statek powietrzny, wstrzymuje ruch innych statków powietrznych na polu manewrowym lotniska, wstrzymuje starty statków powietrznych, lądujące statki powietrzne kieruje na inne płyty postojowe lotnictwa ogólnego, itp.), a także nadzoruje i kontroluje ich stosowanie.

2) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej po uzyskaniu informacji o porwaniu statku powietrznego:

- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) uzgadnia ze służbą informacji powietrznej - sektor FIS WARSZAWA i OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
- c) zbiera informacje w celu ustalenia:
  - i. właściciela (użytkownika),
  - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego odlotu lub skąd przyleciał,
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań porywacza/y,



- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji porwanego statku powietrznego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść,
- h) analizuje i przekazuje dyżurnemu informatorowi lub przewodniczącemu sztabu kryzysowego przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną itp.;
- i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
- j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
- k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR - Warszawa;
- l) utrzymuje stały kontakt z:
  - i. Pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. (+48) 22 504 315 868; 261 855 481 w 102,
  - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS - Okęcie tel. 022 574 55 85,
  - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,
  - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999.
  - v. WCZK r/tel „990” lub policją - 22 603 25 80
- 3) Obowiązki dyżurnego służby ruchu naziemnego.
  - a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nieuczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 wew. 102, kom. 504 315 868,
    - ii. służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 wew. 333,



iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,

iv. policją w zakresie blokady strefy zastrzeżonej lotniska.

4) Kierownik zmiany służby ochrony lotniska

- a) ustala rodzaj występującego zagrożenia, ilość sprawców, miejsce zagrożenia oraz sposób działania sprawców;
  - b) w zależności od obiektu i miejsca działania sprawcy (sprawców), np. pomieszczenia terminalu, wnętrza statku powietrznego, podejmuje stosowne działania, a w szczególności:
    - siłami strażników ochrony lotniska zabezpiecza na zewnątrz wszystkie wejścia do budynku "Wieża Babice" i budynku administracyjnego, w celu niedopuszczenia do oddalenia się sprawców czynu przestępczego, bądź usiłowania przedostania się z zakładnikami do statku powietrznego,
    - podejmuje działania opóźniające przedostanie się przestępcy wraz z zakładnikami do statku powietrznego, stosując między innymi blokadę fizyczną i techniczną wyjść i przejść do strefy zastrzeżonej lub stosuje inne przedsięwzięcia w tym kierunku, w zależności od sytuacji;
  - c) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - d) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej (załącznik nr 1);
  - e) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów głównej drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia do ucieczki sprawców aktu bezprawnej ingerencji podczas kołowania statku powietrznego;
  - f) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego.
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy.

## 2. Plan postępowania na wypadek porwania statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.

1) Schemat działania informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice.

- a) w przypadku porwania statku powietrznego, który znajduje się w powietrzu i wykonuje lot do lotniska Warszawa-Babice lub znajduje się w rejonie ATZ lotniska - o ile to będzie możliwe - służba informacji powietrznej (AFIS) lotniska Warszawa-Babice w miarę możliwości podejmuje działania zmierzające do sprowadzenia statku powietrznego na lotnisko zapewniając mu:

- i. pierwszą kolejność do lądowania,
  - ii. oświetlenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej;
  - iii. informację meteorologiczną,
  - iv. przekazywanie informacji przez inny statek powietrzny będący w jego rejonie;
- b) w sytuacji porwania (zawładnięcia) statku powietrznego przez terrorystę (terrorystów) w czasie lotu, kierowanie akcją przejmuje dowódca statku powietrznego. W działaniach zmierzających do rozwiązania sytuacji kryzysowej należy brać pod uwagę opinię dowódcy statku powietrznego. Bezpieczeństwo załogi i pasażerów jest naczelną maksymą dla wszystkich uczestników podejmowania decyzji;
- c) dowódca statku powietrznego jest całkowicie odpowiedzialny za sprawy dotyczące reakcji na akt bezprawnej ingerencji. Odpowiednie działania powinien on podejmować zgodnie ze swoją wiedzą, doświadczeniem i oceną sytuacji;
- d) jeśli jest to możliwe informator AFIS powinien:
- i. powiadomić użytkownika statku powietrznego o zaistniałej sytuacji,
  - ii. powiadomić Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o zaistniałej sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji;
  - iii. powiadomić szefa zmiany służby ruchu lotniczego (ATM) lotniska Warszawa-Okęcie;
- e) biorąc pod uwagę determinację terrorystów należy działać rozważnie. Spróbować nawiązać kontakt z porywaczami i próbować skłonić ich do nawiązania kontaktu ze sztabem kryzysowym lotniska Warszawa-Babice. Taki kontakt umożliwia włączenie do wzajemnej komunikacji profesjonalnego negocjatora. Powiadomić o zaistniałej sytuacji kierownika ATM;
- f) po lądowaniu wydaje dowódcy statku powietrznego polecenie ustawienia statku powietrznego w określonym miejscu lotniska.
- 2) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o porwaniu:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) uzgadnia z służbą informacji powietrznej – Sektor FIS WARSZAWA i FIS OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
  - c) zbiera informacje w celu ustalenia:
    - i. właściciela (użytkownika),
    - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
    - iii. planowanego odlotu lub skąd przyleciał,
    - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
    - v. żądań porywacza/y,

- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
  - e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
  - f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji porwanego statku powietrznego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
  - g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść,
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102; kom. 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128,
    - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999.
- 3) Obowiązki dyżurnego służby ruchu naziemnego:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa- Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - a) Pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, kom. 504 315 868,
    - b) Zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 333,
    - c) kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,

- d) WCZK lub Policją – tel.112 (z zadaniem blokady strefy zastrzeżonej lotniska).
- 3) Kierownik zmiany ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- a) ustala rodzaj występującego zagrożenia, ilość sprawców, miejsce zagrożenia oraz sposób działania sprawców;
  - b) w zależności od obiektu i miejsca działania sprawcy (sprawców), np. pomieszczenia terminalu, wnętrza statku powietrznego, podejmuje stosowne działania, a w szczególności:
    - i. siłami strażników ochrony lotniska zabezpiecza na zewnątrz wszystkie wejścia do budynku "wieża Babice" i budynku administracyjnego, w celu niedopuszczenia do oddalenia się sprawców czynu przestępczego, bądź usiłowania przedostania się z zakładnikami do statku powietrznego,
    - ii. podejmuje działania opóźniające przedostanie się przestępcy wraz z zakładnikami do statku powietrznego, stosując między innymi blokadę fizyczną i techniczną wyjść i przejść do strefy zastrzeżonej lub stosuje inne przedsięwzięcia w tym kierunku, w zależności od sytuacji;
  - c) od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - d) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej (załącznik nr 1);
  - e) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów pasa drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia do ucieczki sprawców aktu bezprawnej ingerencji podczas kołowania statku powietrznego;
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po powiadomieniu o porwaniu statku powietrznego:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy,

#### 5.4.3 Plan postępowania na wypadek sabotażu.

1. Do aktów bezprawnej ingerencji należy zaliczyć również działania sabotażowe, wśród których wyróżniamy:
- a) zerwana plomba;
  - b) otwarty zamek;
  - c) znalezienie na pokładzie statku powietrznego lub w jego obrębie substancji nieznanego pochodzenia takich, jak: nieznane ciecze, ciała stałe w rozmaitej postaci, podejrzone pakunki, itp.;

- d) informacja z zewnątrz o akcie sabotażu;
  - e) wystąpienie niespotykanej usterki na statku powietrznym, w urządzeniach, obiektach znajdujących się w strefie zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - f) celowe uszkodzenie statku powietrznego, urządzeń lotniskowych uniemożliwiające realizację przewozów lotniczych;
  - g) celowe uszkodzenie obiektów lub urządzeń lotniskowych, powodujące zakłócenia w ruchu lotniczym;
  - h) celowe zniszczenie lub uszkodzenie urządzeń nawigacyjnych lub zakłócanie ich działania;
2. Zapobieganie działaniom sabotażowym polega na ścisłym przestrzeganiu obowiązujących systemów kontroli i dostępu do wydzielonych stref lotniska lub obiektów i urządzeń lotniskowych. Wszyscy pracownicy zatrudnieni przez zarządzającego lotniskiem oraz współużytkowników mają obowiązek zwracać uwagę i niezwłocznie informować służby ochrony lotniska o osobach, które nie posiadają odpowiednich uprawnień, a przebywają w pobliżu statków powietrznych lub urządzeń lotniskowych, albo wykazują nimi nieuzasadnione zainteresowanie.
3. Wszelkie ujawnione fakty działań sabotażowych należy niezwłocznie zgłaszać do miejscowych służb ochrony lotniska oraz służb publicznych, które podejmują działania zmierzające do wykrycia sprawców aktów sabotażu. Osoba, która zgłosiła fakt sabotażu powinna pozostać do czasu przybycia policji w celu udzielenia niezbędnych wyjaśnień.
4. Potencjalnymi aktami sabotażu wobec statku powietrznego na ziemi oraz urządzeń i obiektów mogą być:
- a) mechaniczne uszkodzenia konstrukcji płatowca i/lub silnika;
  - b) ingerencja w układ sterowania statkiem powietrznym;
  - c) ingerencja w elektroniczne systemy nawigacyjne, radiowe i osprzętowe statku powietrznego;
  - d) zastosowanie substancji niszczących strukturę statku powietrznego;
  - e) zanieczyszczenie paliwa i/lub oleju ciałami stałymi, środkami chemicznymi bądź wodą;
  - f) podpalenie statku powietrznego lub pomieszczeń hangarowych;
  - g) alarm powstały w wyniku zadziałania instalacji alarmowej pomieszczeń biurowych lub hangaru;
  - h) brak identyfikatora u osoby nieznanej przebywającej lub wchodzącej/wychodzącej z hangaru firmy;
  - i) zniszczenie plomb zabezpieczających przed wstępem do kabiny statku powietrznego, kabiny bagażowej i innych miejsc plombowanych statku powietrznego oraz urządzeń i obiektów lotniskowych.



5. Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zaistnieniu zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji, sabotażem w stosunku do statku powietrznego stojącego na polu manewrowym, urządzeń i obiektów lotniskowych, przekazuje tę informację bezpośrednio służbie ochrony lotniska, a następnie do zarządzającego lotniskiem oraz wykonuje następujące czynności:
- a) ogłasza alarm zgodnie z "Planem działania w sytuacjach zagrożenia lotniska";
  - b) przekazuje przewoźnikowi lotniczemu za pomocą podległych służb: dyżurnego informacji lotniczej lub dyżurnego służby ruchu naziemnego informację o sabotażu wobec jego statku powietrznego oraz informuje o zaistniałej sytuacji kryzysowej dyżurnego komisariatu policji Warszawa-Bemowo - tel. 22 603 25 80
  - c) nadzoruje i koordynuje ochronne i zabezpieczające działania służb ochrony lotniska oraz personelu sekcji ratownictwa lotniskowego;
  - d) wydaje polecenia wszystkim podległym pracownikom zmian dyżurnych, w celu ochrony przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - e) współdziała ze wszystkimi komórkami zabezpieczającymi lotniczą działalność operacyjną lotniska Warszawa-Babice w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną wykonywanych operacji lotniczych;
  - f) inicjuje inne działania ochronne (odizolowuje zagrożony statek powietrzny, wstrzymuje ruch innych statków powietrznych na polu manewrowym lotniska, wstrzymuje starty statków powietrznych, lądujące statki powietrzne kieruje na inne płyty postojowe lotnictwa ogólnego, itp.), a także nadzoruje i kontroluje ich stosowanie.
6. Działania pozostałego personelu sekcji kierowania operacjami lotniska Warszawa-Babice:
- a) dyżurny służby ruchu naziemnego siłami personelu sekcji eksploatacji lotniska obowiązany jest zabezpieczyć ślady aktu bezprawnej ingerencji określając rozmiar i skutki oraz powiadomić przełożonego, a następnie policję i straż graniczną (w razie potrzeby);
  - b) kierownik ochrony obowiązany jest odizolować statek powietrzny transportując go w miejsce wyznaczone przez zarządzającego lotniskiem (załącznik nr 12) lub, jeśli przetransportowanie statku powietrznego jest niemożliwe, transportując statki powietrzne przebywające w pobliżu miejsca dokonania aktu sabotażu na wskazane przez dyżurnego służby ruchu naziemnego płyty postojowe oddalone na odległość zapewniającą ich absolutne bezpieczeństwo;
  - c) każdy pracownik zatrudniony na lotnisku uczestniczący w likwidacji skutków sabotażu ma obowiązek nie dopuszczać do zatarcia śladów oraz izolować dostęp do statku powietrznego, urządzenia lub obiektu osobom nie uczestniczącym w akcji ratowniczej;
  - d) właściciel/użytkownik jest zobowiązany do wycofania statku powietrznego z eksploatacji do czasu usunięcia skutków sabotażu oraz przystępuje do likwidacji szkód po ich uprzednim udokumentowaniu. O zaistniałej sytuacji powiadamia dowódcę statku powietrznego oraz sporządza informację ze zdarzenia i przekazuje ją zarządzającemu lotniskiem;



- e) w każdym przypadku otrzymania informacji o akcie sabotażu zarządzający lotniskiem przekazuje ją prezesowi ULC na **tel. alarmowy nr 606 948 017 lub e-mail: [zk@ulc.gov.pl](mailto:zk@ulc.gov.pl)**, oraz w terminie 15 dni od zaistnienia sabotażu, informację na druku ULC-gen -14/08 "Formularz zgłoszenia aktu bezprawnej ingerencji" (załącznik nr 11), zawierającą opis zdarzenia i podjętych działaniach.
7. Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po powiadomieniu porwaniu statku powietrznego:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami,
  - c) zwołać sztab kryzysowy.
8. Właściciel statku powietrznego uruchamia procedurę powołania Centrum Koordynacji Kryzysowej oraz realizuje zasady i procedury współpracy ze sztabem kryzysowym Centrum Koordynacji Antykryzysowej lotniska Warszawa-Babice, poprzez:
- a) dostarczenie wszystkich niezbędnych informacji dotyczących pasażerów zagrożonego statku powietrznego i ich bagaży;
  - b) dostarczenie pełnych informacji o członkach załogi zagrożonego statku powietrznego;
  - c) dostarczenie pełnych informacji na temat stanu technicznego statku powietrznego oraz jego załadowania i wyważenia, itp.

#### 5.4.4 Plan postępowania w sytuacji zagrożenia środkami masowego rażenia (chemiczne, biologiczne, radiacyjne).

Broń masowego rażenia - zwana również bronią masowej zagłady lub bronią ABC - to środki walki o wielkiej sile zniszczenia, której skutków działania nie da się ograniczyć wyłącznie do ściśle wyznaczonych celów wojskowych. W przeciwieństwie do broni konwencjonalnej nie można precyzyjnie określić jej szkodliwego działania w czasie i przestrzeni. Zagrożające życiu i zdrowiu człowieka czynniki rażenia mogą utrzymywać się przez kilka dni, a nawet setki lat. Użycie tej broni może doprowadzić do nieodwracalnych zmian w środowisku naturalnym.

Do broni masowego rażenia zaliczamy broń jądrową, chemiczną i biologiczną.

- 1) Bronią jądrową - nazywamy środki walki, które wykorzystują energię jądrową. Użycie broni jądrowej we współczesnych zagrożeniach aktem bezprawnej ingerencji dla lotnictwa cywilnego jest mało prawdopodobne.
- 2) Broń chemiczna (bojowe środki trujące - BST) - to specjalna grupa związków chemicznych, które poprzez bezpośrednie działanie na organizm człowieka lub przez skażenie środowiska (powietrza, wody, gleby i żywności) mogą spowodować masowe porażenie ludzi, zwierząt i roślin. Broń chemiczna należy do najgroźniejszych współczesnych środków rażenia. Mimo międzynarodowych konwencji istnieje niebezpieczeństwo użycia jej przez państwa, które ich nie podpisały, lub wykorzystania ich przez organizacje terrorystyczne.

- 3) Broń biologiczna (broń B, broń bakteriologiczna) - broń masowego rażenia, w skład, której wchodzi różne drobnoustroje chorobotwórcze (wirusy, bakterie, riketsje, pierwotniaki) oraz ich toksyny wywołujące epidemie chorób wśród ludzi, zwierząt i roślin. Zastosowanie w walce drobnoustrojów chorobotwórczych może być niebezpieczne ze względu na nieprzewidywalne skutki ich użycia. Bakterie i wirusy mogą ulec zmutowaniu pod wpływem czynników zewnętrznych i uzyskać właściwości, jakich wcześniej nie przewidywano.

Najbardziej prawdopodobnym źródłem otrzymania informacji o skażeniu środkami masowego rażenia jest pozyskanie ich drogą operacyjną. Zlokalizowanie skażenia przez pracowników zatrudnionych na lotnisku przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźnika lotniczego jest mało prawdopodobne.

W przypadku zaistnienia podejrzenia, że statek powietrzny mógł stać się celem ataku przez środki masowego rażenia, należy upewnić się czy ślady wskazujące na zaistnienie zagrożenia środkami masowego rażenia nie są konsekwencją normalnego użytkowania statku powietrznego przez pasażerów lub członków załogi lub obsługi naziemnej.

W przypadku upewnienia się, że statek powietrzny stał się celem ataku bronią masowego rażenia zarządzający lotniskiem ogłasza stanu wysokiego ryzyka. W takiej sytuacji osoba, która otrzymała informację o zagrożeniu zobowiązana jest:

- wypełnić „Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka” (druk ten dostępny jest przy telefonie w każdym pomieszczeniu służbowym Zarządzającego lotniskiem oraz przewoźnika lotniczego bazującego na lotnisku Warszawa-Babice - załącznik nr 11);
- powiadomić zarządzającego lotniskiem 22 361 33 29 oraz WCZK-r/tel. „990”
- powiadomić przewoźników lotniczych bazujących na lotnisku Warszawa-Babice oraz innych użytkowników w tym czasie korzystających z lotniska;
- osoba, która przyjęła informację o zagrożeniu, jest zobowiązana do pozostania w pracy do czasu przybycia policji.

Bezpośredni przełożony odpowiedzialny jest za realizację powyższego obowiązku przez podległego mu pracownika.

Kierownik lotniska w Centrum Koordynacji Antykryzysowej powołuje Sztab Kryzysowy. W przypadku nieobecności osoby powiadamianej, na spotkanie powinna przybyć osoba go zastępująca.

Kierownik lotniska powiadamia służby właściwe ds. ochrony i bezpieczeństwa zgodnie z „Planem Działania w Sytuacji Zagrożenia”.

Informacje o zagrożeniu przekazywane są najszybszymi dostępnymi środkami bez względu na porę doby (telefony, faks, poczta elektroniczna, goniec).

## 1. Zagrożenie statku powietrznego znajdującego się na ziemi oraz obiektów i urządzeń lotniska Warszawa-Babice.

- 1) Informator AFIS lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zaistnieniu zagrożenia środkami masowego rażenia w stosunku do statku powietrznego stojącego na polu manewrowym lotniska lub obiektów, instalacji i urządzeń lotniskowych, przekazuje tę informację bezpośrednio służbie ochrony lotniska, a następnie do kierownika lotniska oraz wykonuje następujące czynności **(Czynności nie związane z prowadzeniem korespondencji lotniczej przejmuje drugi informator AFIS będący w składzie zmiany dyżurnej):**

- a) ogłasza alarm zgodnie z „Operacyjnym planem ratownictwa lotniskowego”;
  - b) przekazuje przewoźnikowi lotniczemu za pomocą podległych służb: dyżurnego informacji lotniczej lub dyżurnego służby ruchu naziemnego informację o jego statku powietrznym oraz informuje o zaistniałej sytuacji kryzysowej Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego poprzez bezpośredni r/tel. wywołanie „990”
  - c) nadzoruje i koordynuje działania ochronne i zabezpieczające wykonywane służby ochrony lotniska oraz personel zakładowej służby ratownictwa lotniskowego;
  - d) wydaje polecenia wszystkim podległym pracownikom zmian dyżurnych, w celu ochrony przygotowywanych i wykonywanych operacji lotniczych;
  - e) współdziała ze wszystkimi komórkami zabezpieczającymi lotniczą działalność operacyjną lotniska Warszawa-Babice w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną wykonywanych operacji lotniczych;
  - f) inicjuje inne działania ochronne (odizolowuje statek powietrzny, wstrzymuje ruch innych statków powietrznych na polu manewrowym lotniska, wstrzymuje starty statków powietrznych, lądujące statki powietrzne kieruje na inne płyty postojowe lotnictwa ogólnego, itp.), a także nadzoruje i kontroluje ich stosowanie;
  - g) w razie potwierdzenia się, iż ujawnione ślady wskazują na użycie środków masowego rażenia jest obowiązany:
    - i. polecić załodze oddalić pasażerów w miejsce odległe, gwarantujące uniknięcie zagrożenia, oraz
    - ii. przypomnieć wszystkim osobom, co do których istnieje podejrzenie, że mogły zetknąć się z środkami masowego rażenia umyć (o ile to możliwe) ręce samą wodą i mydłem (bez użycia środków dezynfekujących),
    - iii. zakazać dotykane i przenoszenie podejrzanych przedmiotów,
    - iv. siłami służby ochrony lotniska ewakuować wszystkie osoby znajdujące się w rejonie skażonym, w tym na pokładzie statku powietrznego,
    - v. polecić załodze wyłączenie zasilania energią elektryczną statku powietrznego, zamknięcie go oraz zabezpieczenie z pomocą służb ochrony lotniska, przed dostępem jakichkolwiek osób do czasu przybycia wyspecjalizowanych służb, które podejmą dalsze działania;
  - h) wszystkie osoby, które miały kontakt z podejrzanym o skażenie statkiem powietrznym lub przedmiotem należy odizolować od kontaktu z innymi osobami do czasu przybycia wyspecjalizowanych służb, które podejmą odpowiednie działania w zależności od rodzaju skażenia.
- 3) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zagrożeniu środkami masowego rażenia:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) uzgadnia ze służbą informacji powietrznej - sektor FIS WARSZAWA i FIS OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
  - c) zbiera informacje w celu ustalenia:
    - i. właściciela (użytkownika) statku powietrznego, lokalizacji obiektu, instalacji lub urządzenia zagrożonego środkami masowego rażenia,

- ii. warunków eksploatacyjnych statku powietrznego, w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego odlotu statku powietrznego lub skąd przyleciał,
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów lub pracowników przebywających w obiekcie oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań sprawcy/ów,
- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
  - e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
  - f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji na pokładzie statku powietrznego lub wewnątrz obiektu zagrożonego środkami masowego rażenia w tym pasażerów, załogi i personelu informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
  - g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść,
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg, personelu, pracowników pocztę, odebrane telefonogramy oraz informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną, itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacji zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, tel. kom. 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85
    - iii. kierownikiem zmiany ochrony lotniska - tel. w. 128,
    - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999, lub 112
    - v. policją- tel. 22 603 25 80 lub 112
- 3) Obowiązki dyżurnego lotniskowej służby ruchu naziemnego:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;

- d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. pełnomocnik ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, 504 315 868,
    - ii. Zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. w. 333,
    - iii. kierownikiem zmiany ochrony lotniska - tel. w. 128,
    - iv. policją (z zadaniem blokady strefy zastrzeżonej lotniska) - tel. 603 25 80 lub 112;
- 4) Kierownik zmiany ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- a) ustala rodzaj występującego zagrożenia, ilość sprawców, miejsce zagrożenia oraz sposób działania sprawców;
  - b) w zależności od obiektu i miejsca działania sprawcy (sprawców)
    - np.: pomieszczenia, terminalu, wnętrza statku powietrznego, podejmuje stosowne działania, a w szczególności:
    - i. siłami strażników ochrony lotniska zabezpiecza na zewnątrz wszystkie wejścia do budynku „Wieża Babice” i budynku administracyjnego, w celu niedopuszczenia do oddalenia się sprawców aktu bezprawnej ingerencji,
    - ii. podejmuje działania opóźniające przedostanie się sprawcy aktu bezprawnej ingerencji do statku powietrznego w celu ucieczki, stosując między innymi blokadę fizyczną i techniczną wyjść i przejść do strefy zastrzeżonej lub stosuje inne przedsięwzięcia w tym kierunku, w zależności od sytuacji;
  - c) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - d) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej nr 1 (załącznik nr 7);
  - e) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony lotniska i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia do ucieczki sprawców aktu bezprawnej ingerencji podczas kołowania statku powietrznego;
  - f) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po uzyskaniu informacji o zagrożeniu środkami masowego rażenia:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy,



**2. Zagrożenie statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.**

1) W sytuacji wystąpienia realnego zagrożenia środkami masowego rażenia statku powietrznego

wykonującego lot do lotniska Warszawa-Babice - informator AFIS lotniska Warszawa-Babice

powiadomiona poprzez ATC lub inną drogą kieruje się poniższymi zasadami:

- a) w miarę możliwości podejmuje działania zmierzające do sprowadzenia statku powietrznego na lotnisko zapewniając mu:
  - i. pierwszą kolejność do lądowania,
  - ii. oświetlenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej,
  - iii. informację meteorologiczną,
  - iv. retranslację przekazywanych informacji.
- b) w działaniach zmierzających do rozwiązania sytuacji kryzysowej bierze pod uwagę opinię dowódcy statku powietrznego. Bezpieczeństwo załogi i pasażerów jest naczelną maksymą dla wszystkich uczestników podejmowania decyzji;
- c) dowódca statku powietrznego jest całkowicie odpowiedzialny za sprawy dotyczące reakcji na zagrożenie środkami masowego rażenia. Odpowiednie działania powinien on podejmować zgodnie ze swoją wiedzą, doświadczeniem i oceną sytuacji oraz procedurą określoną Programie Ochrony;
- d) jeśli jest to możliwe informator AFIS powinien:
  - i. powiadomić użytkownika statku powietrznego o zaistniałej sytuacji,
  - ii. powiadomić Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o zaistniałej sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji;
  - iii. powiadomić stanowisko kontroli ruchu lotniczego (ATC) lotniska Warszawa Okęcie oraz szefa zmiany (kierownika ATM);
- e) biorąc pod uwagę stopień zagrożenia i determinację sprawców należy działać rozważnie. Pozwolić załodze na nawiązanie kontaktu ze sztabem kryzysowym lotniska Warszawa-Babice;
- f) po lądowaniu wydaje dowódcy statku powietrznego polecenie ustawienia statku powietrznego w określonym miejscu lotniska.

2) Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zagrożeniu statku powietrznego znajdującego się w powietrzu:

- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) uzgadnia z służbą informacji powietrznej – sektor FIS WARSZAWA i FIS OLSZTYN sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice i uzgadnia możliwość skierowania przylatujących na inne lotnisko;
- c) zbiera informacje w celu ustalenia:
  - i. właściciela (użytkownika),
  - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego miejsca lądowania i miejsca startu.
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań sprawców/y zagrożenia środkami masowego rażenia,



- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas, od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji zagrożonego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;
- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz inne informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną, itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacji zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, kom. 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w. 128,
    - iv. pogotowiem ratunkowym - tel. 999 lub 112.
- 3) Obowiązki dyżurnego służby ruchu naziemnego:
  - a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. pełnomocnika ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w. 102, kom. 504 315 868
    - ii. zakładową służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. w. 333,
    - iii. policją w zakresie blokady strefy zastrzeżonej lotniska.

- 4) Kierownik zmiany służby ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- a) ustala i uzgadnia z zarządzającym lotniskiem rodzaj występującego zagrożenia;
  - b) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania, płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
  - c) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej nr 1 (załącznik nr 1);
  - d) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony lotniska i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów pasa drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia żadnych osób w rejon kołowania statku powietrznego;
  - e) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
- 5) Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych po powiadomieniu o zagrożeniu środkami masowego rażenia statku powietrznego:
- a) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - b) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami;
  - c) zwołać sztab kryzysowy.

#### **5.4.5 Procedury alarmowe w przypadku niespodziewanych sytuacji wysokiego ryzyka.**

1. Procedury postępowania kierownik lotniska po przyjęciu informacji o zagrożeniu dotyczącym parkowanego lub hangarowanego statku powietrznego, obiektów lotniska Warszawa-Babice i obiektów będących w użytkowaniu przewoźników lotniczych:
  - a) osoba, członek personelu operacyjnego, technicznego, która otrzymała telefoniczną informację o zagrożeniu zobowiązana jest:
    - i. wypełnić "Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka" - patrz (załącznik nr 11 - druk ten dostępny jest przy telefonie w każdym pomieszczeniu biurowym zarządzającego lotniskiem),
    - ii. powiadomić zarządzającego lotniskiem 22 601 33 29 oraz WCZK wywołanie poprzez bezpośredni r/tel.,990" lub tel. 112,
    - iii. powiadomić bezpośredniego przełożonego - kierownik lotniska: tel. 261 855 481 w 100 lub 261 855 900.
  - b) osoba, która przyjęła informację o zagrożeniu, jest zobowiązana do pozostania w pracy do czasu przybycia Policji;
  - c) bezpośredni przełożony odpowiedzialny jest za realizację powyższego obowiązku przez podległego mu pracownika;
2. Procedura postępowania personelu, pracowników zatrudnionych na lotnisku Warszawa-Babice w przypadku sytuacji kryzysowej dotyczącej operacji wykonywanej statkiem powietrznym lub obiektów, instalacji i urządzeń lotniska:
  - a) dyżurny informacji lotniczej bezzwłocznie zawiadamia:
    - w godzinach pracy (8.00-16.00):

- > kierownika lotniska; tel. 261 855 481 w.100 lub tel. 261 855 900,
- > kierownika zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128,
- > Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego – powiadamia dyżurny AFIS poprzez bezpośredni r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112
  - poza godzinami pracy lub w dni świąteczne w następującej kolejności:
- > dyżurnego służby AFIS lotniska Warszawa-Babice tel. 261 855 369
  - > dyżurnego komisariatu Policji Warszawa-Bemowo - 22 603 25 80 lub komisariat Warszawa IV tel. 22 603 94 50,
- > kierownika zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128,
- > kierownika lotniska - tel. 261 855 481 w.100 lub 261 855 900; 504 315 895:
  - b) zarządzający lotniskiem w Centrum Koordynacji Antykryzysowej powołuje sztab kryzysowy, który zbiera się w składzie określonym w p. 5.4.1. W przypadku nieobecności osoby powiadamianej, na spotkanie powinna przybyć osoba ją zastępująca,
  - c) sztab kryzysowy po wysłuchaniu opinii mających na celu dokonanie likwidacji istniejącego zagrożenia, w przypadku uznania groźby za realną lub wątpliwą decyduje o powiadomieniu dowódcy statku powietrznego,
  - d) powiadomiony o zagrożeniu dowódca statku powietrznego postępuje według następującej procedury:
    - i. wyprowadza pasażerów ze statku powietrznego,
    - ii. z pomocą personelu zakładowej służby ratownictwa lotniskowego odholowuje statek powietrzny na specjalnie do tego celu przeznaczonej stoisko dla statków powietrznych ze względu bezpieczeństwa usytuowane w strefie zastrzeżonej lotniska (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 7),
      - e) jeśli zagrożenie zostanie zakwalifikowane jako nierealne, nie są podejmowane żadne dalsze czynności.
      - f) w przypadku zaistnienia niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka zarządzający lotniskiem powiadamia służbę ochrony lotniska oraz inne służby zgodnie z „Planem Działania w Sytuacji Zagrożenia”.
      - g) informacje są przekazywane najszybszymi dostępnymi środkami bez względu na porę doby.

#### **5.4.6 Działania i procedury stosowane w przypadku zagrożenia bombowego.**

##### **5.4.6.1. Zasady ogólne.**

- a) każda groźba czy informacja dotycząca zamachu bombowego (telefoniczna, elektroniczna, ustna, listowna, itp.) musi być traktowana poważnie, celem określenia stopnia zagrożenia i podjęcia właściwych działań.
- b) w przypadku zagrożenia zamachem bombowym statku powietrznego na ziemi lotniska Warszawa-Babice, według ogólnie stosowanych zasad, w pierwszej kolejności powiadamiane są Policja, Straż Graniczna lub Służba Ochrony Lotniska.
- c) na lotnisku Warszawa-Babice są to:
  - i. Dyżurny AFIS powiadamia Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego poprzez bezpośrednie łącze r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112;

- ii. zarządzający lotniskiem - tel. 22 361 33 29 i kierownik lotniska 261 855 481 w 100, fax. 261 855 363, e-mail; [kierowniklotniska@cul.com.pl](mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl)
  - iii. służba ratownictwa lotniskowego - tel. 261 855 481 w 333, R/tlf-33;
  - iv. jednostkę Państwowej Straży Pożarnej tel. 998 lub 022 596 70 70;
  - v. kierownik zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w. 128;
- d) za powiadomienie powyższych służb odpowiedzialny jest informator AFIS lotniska Warszawa-Babice lub pracownik, który odebrał informację lub wie o zagrożeniu;
- e) w przypadku zagrożenia zamachem bombowym infrastruktury, urządzeń lub wyposażenia użytkowanego przez zarządzającego lotniskiem lub przewoźników lotniczych:
- i. zarządza i przeprowadza natychmiastową ewakuację personelu z zagrożonych pomieszczeń,
  - ii. informuje o zaistniałej sytuacji służby ochrony lotniska,
  - iii. stosuje się do wskazówek i poleceń przedstawicieli służb ochrony.

#### 5.4.7 Przyjmowanie informacji telefonicznej o zagrożeniu bombowym.

1. Sposób postępowania w sytuacji przyjmowania informacji o planowanym zamachu za pomocą telefonu:
  - a) postaraj się, aby przy rozmowie telefonicznej była obecna jeszcze jedna osoba, (jeśli istnieje taka możliwość włącz opcję zapisu rozmowy);
  - b) staraj się podtrzymać rozmowę. Powiedz osobie telefonującej, że jesteś wdzięczny / wdzięczna za okazaną pomoc i przekazanie wiadomości. Pamiętaj, że osoby informujące o zamachu bombowym są często osobami nie zrównoważonymi psychicznie. Takie osoby zwykle oczekują zwrócenia na siebie uwagi. W przypadku wykazania zainteresowania można uzyskać informacje dotyczące rejsu/trasy, rodzaju/typu samolotu, miejsca umieszczenia bomby, jej wyglądu, rodzaju oraz inne wiadomości pomocne przy działaniach zmierzające do zminimalizowania lub uniknięcia zagrożenia. Zapisz przekazaną informację;
  - c) poproś, aby rozmówca powtórzył wiadomość, aby upewnić, że informacja została zapisana lub nagrana bez błędów. Staraj się zauważyć zmiany w sposobie wymowy lub akcentowania słów;
  - d) unikaj przerywania rozmowy, używania zwrotów w rodzaju: "proszę chwilę zaczekać". Powyższe zachowanie może spowodować panikę u osoby dzwoniącej i przerwanie połączenia;
  - e) słuchaj uważnie dzwoniącego zwracając uwagę na akcent, sposób wymawiania słów itp.;
  - f) zwracaj uwagę na dźwięki w tle rozmowy;
  - g) zapytaj osobę dzwoniącą o nazwisko, adres i numer telefonu;
  - h) wypełnij "Kwestionariusz przyjęcia informacji o sytuacji wysokiego ryzyka" dotyczącej zagrożenia bombowego (załącznik nr 11).

## 2. Sposób postępowania po otrzymaniu pisemnej informacji o planowanym zamachu bombowym (list, kartka papieru, poczta elektroniczna, SMS itp.):

- a) w przypadku otrzymania informacji o zagrożeniu listownie lub poprzez podrzucenie zapisanej kartki papieru należy podczas zapoznawania się z informacją tam zawartą, starać się nie uszkodzić przedmiotowej kartki;
- b) poinformować kierownika lotniska o sytuacji;
- c) osoba przyjmująca informację powinna:
  - i. sporządzić opis informacji (nie wolno stosować do tego celu urządzeń kopiujących typu skaner, kserograf, faks),
  - ii. zabezpieczyć oryginał informacji poprzez umieszczenie go w czystej kopercie lub folii, następnie umieścić w miejscu niedostępnym dla innych osób do czasu przekazania dokumentu przedstawicielowi policji celem wykonania ekspertyz kryminalistycznych,
  - iii. do dalszych czynności wynikających z realizacji niniejszych procedur postępowania należy używać wyłącznie sporządzonego odpisu informacji o zagrożeniu;
- d) w przypadku otrzymania informacji o niebezpieczeństwie drogą elektroniczną lub SMS - em, należy ją odczytać, sporządzić notatkę i zachować tą informację w pamięci komputera lub telefonu komórkowego. W przypadku e-mail'a nie akceptować zapytania; „czy dokonać zapisu zmian” - przy zamykaniu go;
- e) natychmiast po otrzymaniu pisemnej informacji o zagrożeniu bombowym, osoba otrzymująca informację, powiadamia wszystkich zainteresowanych zgodnie z następującą procedurą:
  - W godzinach pracy (08.00-16.00):
    - > zarządzającego lotniskiem; tel. 22 361 33 29 i kierownika lotniska tel. 261 855 481 w 100 lub 261 855 900, fax. 261 855 363, e-mail; [kierowniklotniska@cul.com.pl](mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl)
    - > dyżurnego informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 369 lub 261 855 481 w 116, fax 261 855 368
    - > Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego – powiadamia dyżurny AFIS poprzez bez[pośredni r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112
  - Poza godzinami pracy lub w dni świąteczne w następującej kolejności:
    - > dyżurnego informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice tel. 261 855 369 lub 261 855 481 w 116, fax 261 855 368,
    - > Wojewódzkie Centrum Zarządzania Kryzysowego – powiadamia dyżurny AFIS poprzez bez[pośredni r/tel. – wywołanie „990” lub tel.112
    - > kierownika zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w 128,
    - > kierownika lotniska poprzez służbę AFIS, e-mail; [kierowniklotniska@cul.com.pl](mailto:kierowniklotniska@cul.com.pl), oraz pozostać w miejscu przyjęcia informacji.

### 5.4.8 Sposób postępowania w przypadku otrzymania bezpośredniej ustnej informacji o planowanym zamachu bombowym.

1. W przypadku otrzymania przez służbę AFIS (pracownika zatrudnionego na lotnisku) bezpośredniej ustnej informacji o zamachu bombowym osoba, która odebrała taką informację jest zobowiązana:
  - a) dążyć do ustalenia tożsamości informatora (w miarę możliwości),



- a) podjąć próbę przekonania informatora, aby posiadane informacje przekazać policji,
- b) starać się zapamiętać cechy charakterystyczne wyglądu informatora (wiek, wzrost, płeć, kolor oczu i włosów, ubranie, cechy szczególne - blizny, tatuaże, itp.),
- c) zapamiętać sposób oddalania się informatora (środek komunikacji, ewentualnie marka, kolor i numer rejestracyjny samochodu),
- d) po otrzymaniu informacji osoba, która ją odebrała zobowiązana jest do niezwłocznego zawiadomienia policji i bezpośredniego przełożonego oraz pozostania w pracy do czasu przybycia policji.

#### 5.4.9 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia bombowego na ziemi.

1. W przypadku, gdy zagrożenie zamachem bombowym dotyczy statku powietrznego na ziemi dowódca statku powietrznego wykonuje następujące czynności:
  - a) wyprowadza pasażerów ze statku powietrznego;
  - b) zawiadamia kierownika zarządzającego lotniskiem, który siłami personelu zakładowej służby ratownictwa lotniskowego odholowuje statek powietrzny na specjalnie do tego celu przeznaczone stoisko dla statków powietrznych ze względu bezpieczeństwa usytuowane w strefie zastrzeżonej lotniska (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 7);
  - c) przeszukiwanie statku powietrznego może odbywać się tylko przez wyspecjalizowanych funkcjonariuszy policji z wykorzystaniem listy kontrolnej danego statku powietrznego;
  - d) funkcjonariusze SG oraz policji przeprowadzają lub nadzorują wyładunek, identyfikację i przeszukiwanie bagażu i ładunku, w przypadku wątpliwości pozostawiają statek powietrzny, bagaż lub ładunek na stoisku ze względów bezpieczeństwa pod ochroną służby ochrony lotniska do dalszego wyjaśnienia;
  - e) jeżeli wszystko jest w porządku, dowódca załogi ponownie dokonuje załadunku pasażerów, bagażu lub ładunku, celem wykonania zaplanowanego lotu;
  - f) jeśli bomba została znaleziona w obiekcie naziemnym, należy ją zabezpieczyć tworząc wielowarstwowa kurtynę wokół niej, ewakuować wszystkie osoby z zagrożonego obiektu i terenów przyległych oraz oczekiwać na przybycie służb specjalistycznych;
  - g) za powyższe czynności odpowiedzialni są w imieniu kierownika lotniska zastępca kierownika lotniska ds. operacyjnych i dowódca statku powietrznego.

#### 5.4.10 Procedury postępowania w przypadku zagrożenia bombowego statku powietrznego w powietrzu:

1. W sytuacji wystąpienia realnego zagrożenia bombowego statku powietrznego wykonującego lot do lotniska Warszawa-Babice: informator AFIS lotniska Warszawa-Babice powiadomiony poprzez ATC lub inną drogą kieruje się poniższymi zasadami (**Czynności nie związane z prowadzeniem korespondencji lotniczej przejmie drugi informator AFIS będący w składzie zmiany dyżurnej**):
  - a) w miarę możliwości podejmuje działania zmierzające do sprowadzenia statku powietrznego na lotnisko zapewniając mu:



- i. pierwszą kolejność do lądowania,
  - ii. oświetlenie drogi startowej, dróg kołowania i płyty postojowej,
  - iii. informację meteorologiczną
  - iv. retranslację przekazywanych informacji;
- b) w działaniach zmierzających do rozwiązania sytuacji kryzysowej bierze pod uwagę opinię dowódcy statku powietrznego. Bezpieczeństwo załogi i pasażerów jest naczelną maksymą dla wszystkich uczestników podejmowania decyzji;
- c) dowódca statku powietrznego jest całkowicie odpowiedzialny za sprawy dotyczące reakcji na zagrożenie bombowe. Odpowiednie działania powinien on podejmować zgodnie ze swoją wiedzą doświadczeniem i oceną sytuacji oraz procedurą określoną w niniejszym Programie Ochrony;
- d) jeśli jest to możliwe informator AFIS powinien:
  - i. powiadomić użytkownika statku powietrznego o zaistniałej sytuacji,
  - ii. powiadomić Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) o zaistniałej sytuacji zagrożenia aktem bezprawnej ingerencji,
  - iii. powiadomić szefa zmiany (kierownika ATM) oraz stanowisko kontroli ruchu lotniczego (ATC);
- e) biorąc pod uwagę stopień zagrożenia i determinację sprawców należy działać rozważnie. Pozwolić załodze na nawiązanie kontaktu ze Sztabem Kryzysowym lotniska Warszawa-Babice;
- f) po lądowaniu wydaje dowódcy statku powietrznego polecenie ustawienia statku powietrznego w określonym miejscu parkingowym lotniska (załącznik nr 12).

Obowiązki dyżurnego informacji lotniczej lotniska Warszawa-Babice po uzyskaniu informacji o zagrożeniu bombowym:

- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
- b) uzgadnia z Ośrodkiem Zarządzania Przestrzenią Powietrzną (ASM-3) sytuację ruchową w rejonie lotniska Warszawa-Babice oraz zapisuje planowane przyloty w danym dniu i uzgadnia możliwość skierowania ich na inne lotnisko;
- c) zbiera informacje w celu ustalenia:
  - i. właściciela (użytkownika),
  - ii. warunków eksploatacyjnych w tym ilości posiadanego paliwa,
  - iii. planowanego odlotu lub skąd przyleciał,
  - iv. ilości personelu załogi i pasażerów oraz ich danych personalnych,
  - v. żądań sprawców/y zagrożenia bombowego,
- d) sporządza notatkę z uzyskanych informacji i przekazuje ją przewodniczącemu sztabu kryzysowego;
- e) sprawdza gotowość służb ochrony lotniska i wpisuje w brudnopis nazwiska osób pełniących służbę ochrony lotniska oraz czas od kiedy rozpoczęli ją pełnić;
- f) przekazuje natychmiast odbierane informacje o rzeczywistej sytuacji zagrożonego w tym pasażerów i załogi informatorowi AFIS, a po zwołaniu sztabu kryzysowego jego przewodniczącemu;

- g) niezwłocznie odczytuje depesze AMHS, depesze meteorologiczne oraz natychmiast reaguje na ich treść, a także sporządza i wysyła wniosek o wydanie depesz NOTAM i SNOWTAM;
  - h) analizuje i przekazuje informatorowi (przewodniczącemu sztabu kryzysowego) przyjętą od załóg pocztę, odebrane telefonogramy oraz inne informacje przesyłane faksem, pocztą elektroniczną itp.;
  - i) niezwłocznie informuje adresata o przyjęciu depeszy, jeżeli z treści wynika taka konieczność;
  - j) niezwłocznie przekazuje za zgodą informatora (przewodniczącego sztabu kryzysowego) uzyskane informacje zainteresowanym osobom;
  - k) zbiera informacje o ograniczeniach w ruchu lotniczym oraz zapewnia aktualność informacji meteorologicznej w FIR-Warszawa;
  - l) utrzymuje stały kontakt z:
    - i. pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w 102, 504 315 868,
    - ii. służbą informacji powietrznej - sektor FIS-Okęcie tel. 22 574 55 85,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. 261 855 481 w 128,
    - iv. Pogotowiem ratunkowym - tel. 999 lub 112
    - v. Policją - tel. 997 lub 22 603 25 80 lub 112.
3. Obowiązki koordynatora ruchu naziemnego:
- a) wykonuje polecenia informatora AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - b) zarządza blokadę strefy zastrzeżonej lotniska, w tym wewnętrznych dróg dojazdowych oraz dróg kołowania dla pojazdów nie uczestniczących w zabezpieczeniu ochrony lotniska Warszawa-Babice;
  - c) sprawdza stan techniczny naziemnych urządzeń nawigacyjnych oraz sprzętu wykorzystywanego do ochrony strefy zastrzeżonej lotniska Warszawa-Babice;
  - d) nadzoruje i kontroluje ruch wszelkich pojazdów uczestniczących w ochronie lotniska i zabezpieczeniu jego działalności operacyjnej;
  - e) na bieżąco dokumentuje w książce wydarzeń wykonywane czynności i otrzymywane w tym zakresie dyspozycje;
  - f) utrzymuje stały kontakt oraz współpracuje z:
    - i. Pełnomocnikiem ds. ochrony lotniska Warszawa-Babice - tel. 261 855 481 w 102, 504 315 868,
    - ii. służbą ratownictwa lotniskowego lotniska Warszawa-Babice - tel. w 333,
    - iii. kierownikiem zmiany służby ochrony lotniska - tel. w 128,
    - iv. policją w zakresie blokady strefy zastrzeżonej lotniska - tel. 22 603 25 80.
4. Kierownik zmiany służby ochrony lotniska Warszawa-Babice.
- 1) ustala i uzgadnia z zarządzającym lotniskiem rodzaj występującego zagrożenia i sposoby przeciwdziałania;
  - 2) niezależnie od podjętych czynności zmierzających do opanowania istniejącego zagrożenia nadzoruje i kontroluje wewnętrzne drogi dojazdowe, drogi kołowania,

- płyty postojowe od strony bram wjazdowych nr 1, 2, 3 i 4 na teren lotniska oraz stawia w stan pogotowia pracowników służby ochrony lotniska;
- 3) organizuje dodatkowe posterunki ochronne lotniska przy głównej bramie wjazdowej lotniska oraz na płycie postojowej nr 1 (Program Ochrony Lotniska - załącznik nr 7);
  - 4) powiadamia o zagrożeniu aktem bezprawnej ingerencji samochodową grupę interwencyjną agencji ochrony lotniska i wyznacza im miejsce przebywania w rejonie progów głównej drogi startowej z zadaniem niedopuszczenia żadnych osób w rejon kołowania statku powietrznego;
  - 5) wyznacza pracownika służby ochrony lotniska do pilotowania interweniujących sił policji.
4. Schemat działania personelu kierowniczego i osób funkcyjnych zarządzającego lotniskiem Warszawa-Babice po powiadomieniu o zagrożeniu bombowym statku powietrznego w powietrzu:
- 1) uruchomić Centrum Koordynacji Antykryzysowej;
  - 2) zapewnić dostęp do informacji mogących mieć znaczenie w ewentualnych negocjacjach z terrorystami,
  - 3) zwołać sztab kryzysowy.

#### 5.4.11 Klasyfikacja zagrożeń zamachem bombowym.

Zagrożenia zamachem bombowym sklasyfikować można wg następujących kategorii:

**KATEGORIA CZERWONA** - zagrożenie realne i konkretne, gdy dane zawarte w informacji o zagrożeniu są na tyle szczegółowe i dokładne, że wydają się w pełni wiarygodne. W przypadku zagrożonego statku powietrznego mogą to być informacje określające kierunek rejsu, lotnisko docelowe, kraj rejestracji i typ statku powietrznego, czas odlotu, miejsce ukrycia ładunku, czas eksplozji, nazwisko terrorysty lub organizacji terrorystycznej, żądania polityczne lub finansowe, VIP-y na pokładzie i inne szczegółowe informacje. W przypadku zagrożenia obiektów i urządzeń lotniska o wiarygodności zagrożenia mogą świadczyć informacje określające nazwę terminalu, rodzaj instalacji lub urządzenia i jego lokalizację, opis ładunku wybuchowego, czas wybuchu i inne szczegółowe informacje. Przeciwdziałanie zagrożeniu bombowemu zaliczanemu do kategorii czerwonej z uwagi na duże prawdopodobieństwo zagrożenia życia lub zdrowia ludzkiego oraz uszkodzenia statku powietrznego lub urządzeń lotniska wymaga podjęcia specjalnej akcji i wprowadzenia dodatkowych nadzwyczajnych środków i procedur;

**KATEGORIA POMARAŃCZOWA** - zagrożenie wątpliwe, - gdy dane zawarte w informacji o zagrożeniu są nieprecyzyjne, choć dość szczegółowe i nie wydają się w pełni wiarygodne. Istnieją również wątpliwości, co do efektywności standardowych środków ochrony. Przeciwdziałanie zagrożeniu bombowemu zaliczonemu do kategorii pomarańczowej, z uwagi na konieczność zwiększenia efektywności normalnych środków ochrony wymaga wprowadzenia dodatkowych procedur i dokonania sprawdzeń eliminujących możliwość popełnienia błędu w ochronie;

**KATEGORIA ZIELONA** - zagrożenie ogólne (niepoważne) - gdy dane zawarte w informacji o zagrożeniu są nieprecyzyjne, ogólne i nie wydają się wiarygodne. Cel lub grupa celów zagrożenia są trudne lub wręcz niemożliwe do zidentyfikowania. Przeciwdziałanie zagrożeniu bombowemu zaliczonemu do kategorii ZIELONEJ nie wymaga

wprowadzania dodatkowych środków ochrony i uznaje się, że efektywność normalnych środków ochrony jest wystarczająca;

W przypadku zakwalifikowania zagrożenia do kategorii czerwonej lub pomarańczowej, kierownictwo nad podejmowanymi działaniami i zastosowanymi środkami ochrony przejmują służby publiczne podporządkowane ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, w zależności od posiadanych kompetencji i środków.

1. Postępowanie przewodniczącego sztabu kryzysowego na wypadek zagrożenia bombowego.

- a) uruchamia procedury powoływania sztabu kryzysowego zgodnie z pkt. 5.4.1;
- b) realizuje zasady i procedury współpracy ze sztabem kryzysowym Centrum Koordynacji Antykryzysowej lotniska bazowania lub lądowania zagrożonego statku powietrznego;
- c) uzyskuje wszystkie niezbędne informacje dotyczące pasażerów zagrożonego statku powietrznego i ich bagażu;
- d) uzyskuje pełne informacje o członkach załogi zagrożonego statku powietrznego;
- e) dostarcza pełne informacje na temat stanu technicznego statku powietrznego oraz jego załadowania i wyważenia, itp.
- f) przekazuje prezesowi ULC, w terminie 15 dni od zaistnienia sytuacji kryzysowej, informację o jej zaistnieniu, zawierającą opis zdarzenia i podjętych działaniach (załącznik nr 11 - druk ULC-gen-14/08 „Formularz zgłoszenia aktu bezprawnej ingerencji”).

#### **5.4.12 Ewakuacja i przeszukanie statku powietrznego będącego obiektem zagrożenia.**

1. Przeszukanie statku powietrznego:

- i. przeszukania statku powietrznego dokonuje załoga, a w sytuacjach szczególnych służba ochrony lotniskowej we współdziałaniu z Policją;
- ii. przeszukanie statku powietrznego obejmuje następujące elementy (bardzo podobne do listy kontrolnej, ale pod kątem ochrony):
  - kabina załogi:
    - ✓ podłoga, miejsca pod pedałami sterów i pod fotelami,
    - ✓ fotele,
    - ✓ schowki na dokumentację,
    - ✓ drzwi oraz obudowy ścian i sufitu,
    - ✓ tablice ze wskaźnikami i przyrządami,
  - kabina pasażerska:
    - ✓ podłoga, przestrzeń pod fotelami,
    - ✓ obudowa sufitu i ścian,
    - ✓ półki na bagaż podręczny,
    - ✓ schowki (wyjęcie i sprawdzenie przedmiotów znajdujących się w nich),
    - ✓ dodatkowe wyposażenie, np. apteczki,
    - ✓ identyfikacja rzeczy i przedmiotów nie posiadających właściciela,

- ✓ oparcia foteli i siedzenia, podłokietniki, miejsca na kamizelki ratunkowe i torby z kamizelkami,
- ✓ mocowania foteli i wykładzina podłogowa,
- kadłub statku powietrznego:
  - ✓ kopuła anteny radarowej,
  - ✓ panel podłączenia naziemnego źródła zasilania,
  - ✓ otwory wlotowe klimatyzacji naziemnej,
  - ✓ panel dostępu klimatyzacji naziemnej,
  - ✓ wylot powietrza chłodzenia przedziału elektroniki,
  - ✓ przedział elektroniki (w szczególności puste przestrzenie i wnęki),
- bagażnik:
  - ✓ drzwi bagażnika,
  - ✓ bagażnik,
  - ✓ obudowa sufitu i ścian bagażnika,
  - ✓ podłoga bagażnika,
  - ✓ siatki i mocowania bagażu,
- podwozie:
  - ✓ golenie podwozia i koła - opony, pierścienie kół, hamulce, amortyzatory,
- płatowiec:
  - ✓ panel tankowania,
  - ✓ otwory odpowietrzników tankowania paliwa,
  - ✓ łopaty wirnika nośnego i śmigło ogonowe - ich mocowanie, szczelność powłok,
- silniki:
  - ✓ wloty i wyloty silników,
  - ✓ przewody przepływu powietrza,
  - ✓ chwyt powietrza wymienników ciepła instalacji olejowej i pneumatycznej,
  - ✓ pokrywa uzupełniania oleju,
  - ✓ otwierane osłony silnika;

#### 5.4.13 Ewakuacja statku powietrznego.

- 1) W sytuacji wystąpienia realnego zagrożenia statku powietrznego na ziemi - przed startem lub po wylądowaniu - służba AFIS ma obowiązek zastosować następujące procedury:
  - a) ustawić statek powietrzny w miejscu wyznaczonym dla statków powietrznych ze względu bezpieczeństwa (załącznik nr 12). Jeżeli w danej chwili miejsce to jest zajęte, statek powietrzny należy ustawić w odległości co najmniej 250 m od budynków i strefy manewrowej innych statków powietrznych;
  - b) siłami służby ochrony lotniska odizolować miejsce ustawienia statku powietrznego w celu umożliwienia dowódcy statku powietrznego wyprowadzenia ze statku powietrznego pasażerów i załogi;

- 2) Dowódca statku powietrznego ma obowiązek zadbać, aby ewakuacja została przeprowadzona sprawnie, szybko i bez wywoływania paniki wśród pasażerów;
- 3) Pasażerowie i załoga po opuszczeniu statku powietrznego są następnie transportowani do wydzielonego, bezpiecznego miejsca znajdującego się w budynku „Wieża Babice”;
- 4) Wyładunek ze statku powietrznego bagażu, ładunków towarowych i poczty wykonywany jest przez personel zarządzającego lotniskiem pod nadzorem funkcjonariuszy Policji lub Straży Granicznej;
- 5) Szczegółowe przeszukanie statku powietrznego wykonywane jest przez wyspecjalizowanych funkcjonariuszy Policji lub Straży Granicznej, w zależności od uwarunkowań lokalnych, w oparciu o własne procedury. Do przeszukania mogą być wykorzystane listy kontrolne przeszukania statku powietrznego;
- 6) Jeżeli podany był czas eksplozji, na okres przekraczający zapowiedziany termin wybuchu należy zastosować okres kwarantanny statku powietrznego.

#### 5.4.14 Informowanie o incydentach mających miejsce na ziemi i w powietrzu.

O incydentach bezprawnej ingerencji mających miejsce na ziemi i w powietrzu w stosunku do statku powietrznego oraz instalacji, urządzeń i obiektów lotniska Warszawa-Babice kierownik lotniska informuje dyrektora CUL i prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Przekazanie tej informacji musi nastąpić w ciągu 15 dni od zaistnienia incydentu (zdarzenia).

1. Obieg informacji:
  - 1) Podstawowe obowiązki w zakresie powiadamiania i alarmowania na lotnisku Warszawa-Babice ma pracownik pełniący w danym dniu funkcję informatora służby AFIS lotniska Warszawa-Babice;
  - 2) Pracownik ten posiada telefony alarmowe wszystkich służb działających na terenie lotniska. W teczce zawierającej numery telefonów alarmowych znajduje się wkładka z treścią załącznika nr 11 do niniejszego Programu Ochrony pt. „ZAGROŻENIA BOMBOWE - WYTYCZNE”;
  - 3) Treść załącznika znajduje się w sali operacyjnej.
2. Postępowanie w przypadku otrzymania informacji o planowanym akcie bezprawnej ingerencji:
  - 1) Każdy pracownik CUL, który uzyskał informację o planowanym lub istniejącym działaniu bezprawnym, ma obowiązek przekazania tej informacji swojemu przełożonemu, bądź z pominięciem drogi służbowej innym dostępnym w danej chwili przedstawicielom kierownictwa CUL lub odpowiednim służbom ochrony;
  - 2) Po otrzymaniu informacji o planowanym akcie bezprawnej ingerencji osoba, która ją otrzymała powinna pozostać w miejscu pracy do czasu przybycia odpowiednich służb ochrony w celu udzielenia odpowiednich wyjaśnień.

***Uwaga! O każdym przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej z udziałem statku powietrznego wykonującego lot międzynarodowy należy powiadomić dyżurnego operacyjnego placówki Straży Granicznej Warszawa-Okęcie tel. 22 500 35 00, 22 500 05.***



**5.4.15 Środki ostrożności.**

- 1) Dla zapewnienia wysokiego poziomu zabezpieczenia działalności operacyjnej, w tym bezpieczeństwa i ochrony statków powietrznych oraz wymaganej dyspozycyjności i skuteczności działania, wszystkim osobom wykonującym czynności operacyjne i ochronne zabrania się wykonywania takich czynności, jeżeli:
  - a) są w stanie nietrzeźwości lub w stanie wskazującym na spożycie alkoholu;
  - b) są w stanie wskazującym na użycie środków farmakologicznych, środków pobudzających, uspokajających lub narkotyków;
  - c) odczuwają jakąkolwiek dolegliwość fizyczną lub psychiczną, mogącą spowodować nie wykonanie, bądź nieprawidłowe wykonanie wymienionych czynności.
- 2) Wszystkie osoby, wykonujące czynności zabezpieczenia działalności operacyjnej i ochronnej powinny nieustannie troszczyć się o utrzymanie swoich zdolności do ich wykonywania. W tym celu zaleca się prowadzenie higienicznego trybu życia, uprawianie sportów i ćwiczeń rekreacyjnych.
- 3) Wszystkim osobom, wykonującym czynności lotnicze i ochronne zabrania się spożywać alkoholu pod żadną postacią w ciągu 24 godzin poprzedzających przystąpienie do tych czynności i w czasie ich pełnienia. Zawartość alkoholu we krwi w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych i ochronnych nie może przekraczać 0.0 promila.
- 4) Członek personelu lotniczego lub ochronnego, który świadomie zezwala na pełnienie tych czynności innemu pracownikowi, który jest pod wpływem alkoholu lub innych środków o podobnym działaniu, popełnia przestępstwo.
- 5) Wszystkie osoby sprawujące nadzór nad wykonywaniem działalności operacyjnej i ochronnej w CUL oraz osoby działające z upoważnienia państwowego organu bezpieczeństwa i nadzoru nad lotnictwem, są zobowiązane nie dopuścić żadnej osoby do wykonywania czynności operacyjnych i ochronnych, jeżeli przewidują, że w czasie wykonywania tych czynności może wystąpić u niej dolegliwość fizyczna lub psychiczna, mogąca spowodować niebezpieczeństwo dla zdrowia lub życia jej lub innych osób.
- 6) Na żądanie osoby sprawującej nadzór nad wykonywaniem działalności operacyjnej i ochronnej na lotnisku oraz osoby działającej z upoważnienia państwowego organu bezpieczeństwa i nadzoru nad lotnictwem, każda osoba wykonująca działalność lotniczą ma obowiązek poddać się badaniom lekarskim.
- 7) Osoby, pełniące funkcje na stanowisku kierowania operacjami lotniska Warszawa-Babice, które zobowiązane są orzeczeniem komisji lotniczo-lekarskiej do używania podczas pracy szkła korekcyjnych, powinni mieć ze sobą w czasie dyżuru szkła korekcyjne.
- 8) Zabrania się palenia tytoniu w pomieszczeniach służbowych obiektów lotniska oraz w innych miejscach zastrzeżonych, a także w odległości 50 m od nich.

## 5.5 Program szkolenia personelu.

### 1. Zastosowanie Programu

- 1) Szkolenie/trening personelu zatrudnionego przez Dyrektora CUL lub osób wykonujących zadania zlecone lub inne w ramach prowadzonej lotniczej działalności gospodarczej, realizowane jest na podstawie Programu Szkolenia (Program);
- 2) Program został opracowany w zakładzie dla zapewnienia jednolitego sposobu nadzorowania kwalifikacji personelu. Procedury w nim zawarte mają zastosowanie wobec: personelu kierowniczego, operacyjnego, zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego, ochrony oraz innych pracowników zatrudnionych na lotnisku przez Dyrektora CUL.

### 2. Cel szkolenia.

- 1) Podstawowym celem szkolenia jest spełnienie przez CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” wymagań zawartych w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1147).
- 2) Program szkolenia ma na celu stworzenie warunków do:
  - a) zaznajomienia osób uczestniczących w zabezpieczeniu działalności operacyjnej lotniska Warszawa-Babice z nowoczesnymi procedurami i sprzętem wykorzystywanymi w zakresie ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji;
  - b) zdobycia kwalifikacji przez osoby zatrudnione w CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” oraz wykonujące obowiązki w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego we współpracy z CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” w zakresie wykonywanych czynności służbowych pod kątem ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji;
  - c) podniesienia świadomości pracowników w zakresie zagrożeń aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym w celu zapewnienia skutecznej realizacji Krajowego Programu szkolenia;
  - d) szkolenia merytorycznego i praktycznego zapewniającego aktualną wiedzę i motywację do realizacji zadań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
  - e) szkolenia personelu w zakresie zagadnień ujętych w Programie Ochrony Lotniska Warszawa-Babice.

### 3. Uczestnicy szkolenia

- 1) Szkolenie obejmuje w szczególności następujące kategorie osób:
  - a) kategoria 1 – osobę kierującą ochroną lotniska tj. pełnomocnika ds. ochrony lotniska oraz członków sztabów kryzysowych;
  - b) kategoria 2 – kierownika jakości, audytora kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
  - c) kategoria 3 – instruktora szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
  - d) kategoria 4 – pracowników służby ochrony lotniska;
  - e) kategoria 5 – pozostałych pracowników ochrony lotnictwa;
  - f) kategoria 6 – członków załóg statków powietrznych;
  - g) kategoria 7 – pracowników obsługi naziemnej przewoźników lotniczych operujących z lotniska oraz CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;

- h) kategoria 8 – inne osoby zatrudnione przez przewoźników lotniczych oraz kierownika zarządzającego lotniska nie objęte powyżej;
- i) kategoria 12 – funkcjonariusze i pracownicy cywilni Straży Granicznej i Policji zatrudnieni na lotnisku Warszawa-Babice;
- j) kategoria 16 - inni pracownicy pełniący obowiązki służbowe w podmiotach prowadzących lotniczą działalność gospodarczą.

2) Podstawowe kwalifikacje osób podlegających szkoleniom:

- a) kwalifikacje merytoryczne niezbędne do ukończenia szkolenia;
- b) nienaganna opinia służbowa;
- c) zgłoszenie przez przełożonego lub osobę odpowiedzialną za ochronę tj. pełnomocnika ds. ochrony CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”;
- c) zakwalifikowanie do udziału w szkoleniu przez zastępcę kierownika lotniska ds. operacyjnych operacyjnego w terminie określonym w harmonogramie szkoleń.

**Uwaga!**

***Udział w szkoleniu przeprowadzonym przez odpowiedni organ Unii Europejskiej, Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) oraz inne międzynarodowe organizacje lotnicze wymaga akceptacji Prezesa ULC, po uprzednim wypełnieniu i przesłaniu do Prezesa ULC formularza aplikacyjnego organizatora szkolenia.***

**4. Rodzaje szkoleń**

- 1) W CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” w zakresie ochrony przewozów przed aktami bezprawnej ingerencji wyróżnia się następujące rodzaje szkoleń:
  - a) świadomości ochrony lotnictwa;
  - b) podstawowe;
  - c) okresowe;
  - d) doskonalące;
  - e) specjalistyczne.
- 2) Szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa:
  - a) podlegają wszystkie osoby, o których mowa w pkt. 3;
  - b) szkolenie, przeprowadza się w terminie do 1 miesiąca od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia pełnienia służby na lotnisku,
  - c) w przypadku osób pełniących obowiązki służbowe w strefie zastrzeżonej lotniska szkolenie poprzedza wydanie przepustki stałej lub okresowej,
  - d) szkolenie świadomości ochrony lotnictwa ma na celu zapoznanie uczestników szkolenia z aktualnymi zagrożeniami w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposobami przeciwdziałania tym zagrożeniom,
  - e) szkolenie świadomości ochrony lotnictwa obejmuje w szczególności:
    - i. obowiązujące uregulowania prawne w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
    - ii. genezę i istotę terroryzmu międzynarodowego,
    - iii. zagrożenia w dziedzinie ochrony lotnictwa oraz sytuacje kryzysowe będące następstwem tych zagrożeń,
    - iv. metody zapobiegania, przeciwdziałania oraz ograniczania skutków sytuacji kryzysowych,

- v. system wymiany informacji pomiędzy podmiotami szczebla lokalnego w sytuacji kryzysowej,
- vi. mechanizm funkcjonowania systemu przepustowego oraz zasady poruszania się w strefach zastrzeżonych,
- vii. dane teleadresowe służb ochrony oraz zasady ich powiadamiania o zagrożeniach.

## 3) Podstawowe:

- a) szkoleniu podstawowemu podlegają osoby, o których mowa w pkt. 3, przed podjęciem pracy w lotnictwie cywilnym;
- b) w przypadku braku możliwości przeprowadzenia szkolenia podstawowego przed podjęciem pracy w lotnictwie cywilnym szkolenie to przeprowadza się w najszybszym możliwym terminie, nie przekraczającym 3 miesięcy od dnia zatrudnienia lub rozpoczęcia służby na danym lotnisku;
- c) osoby, o których mowa w pkt. 3. poddaje się natychmiastowemu szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa w zakresie wiedzy dotyczącej bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym przed aktami bezprawnej ingerencji.

## 4) Okresowe:

- a) szkolenie okresowe, odnawiające i utrwalające znajomość zagadnień szkolenia podstawowego, prowadzi się w zależności od potrzeb z częstotliwością zależną od kategorii osób szkolonych, przy czym:
  - i. dla członków załóg statków powietrznych - nie rzadziej niż raz na 2 lata,
  - ii. dla pozostałych osób - nie rzadziej niż raz na 3 lata;
- b) w przypadku szkolenia okresowego, uwzględnia się elementy, o których mowa w pkt. 2 ppkt. 2) (świadomość bezpieczeństwa).

## 5) Doskonalące i specjalistyczne:

- a) szkoleniu doskonalącemu i specjalistycznemu podlegają osoby, o których mowa w pkt. 3;
- b) szkolenia specjalistyczne prowadzone są w zależności od potrzeb ze szczególnym uwzględnieniem ujawnionych nowych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego lub stosowania nowych technik i urządzeń zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego;
- c) w programie szkoleń doskonalących uwzględnia się ponadto:
  - i) aktualne kierunki i stan zagrożenia lotnictwa cywilnego aktami bezprawnej ingerencji,
  - ii) wytyczne europejskich i międzynarodowych organizacji lotniczych w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego, a w szczególności postanowienia standardowych pakietów szkoleniowych ICAO oraz innych organizacji lotnictwa cywilnego,
  - iii) w przypadku gdy szkolenie doskonalące uwzględnia zagadnienia przewidziane w programie szkolenia okresowego, szkolenie to zalicza się również jako odbyte szkolenie okresowe.



MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE



MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE





6) Zakres szkoleń:

Lp.	Kategoria	1,2,3,4,5	6	7	8	12, 16
	Szkolenie					
1.	Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego	Przed wydaniem przepustki osobowej, nie później niż 3 miesiące od dnia zatrudnienia. Zapoznanie uczestników szkolenia z aktualnymi zagrożeniami w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego oraz sposobami przeciwdziałania tym zagrożeniom.				
2.	Podstawowe	wg modułów 1 do 13				
3.	Okresowe	W zależności od potrzeb wg modułów 1,2,4,5,9,11.				
4.	Doskonalące i specjalistyczne	W zależności od potrzeb ze szczególnym uwzględnieniem ujawnionych nowych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego lub stosowania nowych technik i urządzeń zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego.				

Wydanie I / 2011	Strona 57 z 86
Numer zmiany: 0/.	



Lp.	Zagadnienie	Szkolenie podstawowe	Szkolenie okresowe				Szkolenie doskonalące i specjalistyczne
		Kategoria 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 16	Kategoria 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 16	Kategoria 6		Kategoria 12	Kategoria 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 16
1.	Moduł 1	x	x	x	Nie rzadziej niż co 2 lata	x	Ujawnione nowe zagrożenia dla lotnictwa cywilnego lub zastosowanie nowych technik i urządzeń zapewniających ochronę lotnictwa cywilnego
2.	Moduł 2	x	x oprócz 7				
3.	Moduł 3	x	x oprócz 16	x			
4.	Moduł 4	x	x				
5.	Moduł 5	x	x oprócz 16	x			
6.	Moduł 6	x	x oprócz 5, 8 i 16	x			
7.	Moduł 7	x	x oprócz 5 i 16	x			
8.	Moduł 8	x	x oprócz 5, 8 i 16				
9.	Moduł 9	x	x oprócz 5, 7, 8 i 16	x			
10.	Moduł 10	x	x	x			
11.	Moduł 11	x	x oprócz 5, 7 i 16				
12.	Moduł 12	x	x oprócz 3, 5, 7, 8 i 16				
13.	Moduł 13	x	x oprócz 4, 5, 7 i 16	x			

*Nie rzadziej niż co 2 lata*

**5. Techniki szkoleń podstawowych, okresowych, doskonalących i specjalistycznych.**

## 1) Zajęcia stanowiskowe;

- a) zajęcia stanowiskowe polegają na wykonywaniu czynności służbowych na zajmowanych stanowiskach pracy;
- b) zajęcia stanowiskowe przeprowadza instruktor szkolenia o co najmniej dwuletnim doświadczeniu i umiejętnościach zawodowych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- c) osoba uczestnicząca w zajęciach stanowiskowych podlega ocenie instruktora szkolenia, pod którego kierunkiem była szkolona;
- d) ocena, o szkolonego, wydana w formie pisemnej ma charakter opisowy i powinna zawierać jednoznaczne sformułowanie oceniające, czy osoba szkolona może przystąpić do samodzielnej pracy na danym stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego;
- e) w celu zapewnienia obiektywnej oceny umiejętności osoby szkolonej, w zajęciach stanowiskowych należy stosować zasadę rotacji instruktorów szkolenia.

## 2) Wykłady i ćwiczenia;

- a) wykłady i ćwiczenia polegają na przekazaniu wiedzy teoretycznej oraz praktycznym zweryfikowaniu zakresu jej zrozumienia i umiejętności praktycznego zastosowania przez osobę podlegającą szkoleniu;
- b) wykłady mają formę ustnego przekazu informacji, a w zależności od potrzeb mogą być prowadzone z wykorzystaniem środków multimedialnych;
- c) ćwiczenia mają formę zajęć praktycznych realizowanych w oparciu o przygotowane wzorce formularzy, pomoce dydaktyczne oraz zagadnienia problemowe wymagające pracy zespołowej, z uwzględnieniem tematyki prowadzonego wykładu.

## 3) Seminaria tematyczne;

Seminaria tematyczne stanowią pomocniczą technikę procesu szkolenia w szczególności w stosunku do szkoleń doskonalących lub specjalistycznych

## 4) Konferencje i narady szkoleniowo-metodyczne;

- a) konferencje i narady szkoleniowo-metodyczne mają na celu podsumowanie działalności w zakresie wybranej tematyki z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego;
- b) tematyka konferencji, uwzględnia, w zależności od potrzeb, analizę i ocenę:
  - i) wykonanego planu szkoleń,
  - ii) efektywności szkoleń na podstawie przeprowadzonych kontroli jakości.

**6. Personel szkolenia.**

- 1) Instruktor szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego - osoba wpisana przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na listę instruktorów szkolenia. Instruktorzy nie będący pracownikami CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”, wyznaczeni przez prezesa ULC. Instruktorzy wewnętrzni CUL „Lotnisko Warszawa-Babice” na wniosek zarządzającego.

## a) kwalifikacje instruktora:

- i) niekaralność za przestępstwo popełnione umyślnie,

Wydanie I / 2011	Strona 59 z 86
Numer zmiany: 0/.	

- ii) poświadczenie bezpieczeństwa upoważniające do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli co najmniej zastrzeżone,
- iii) znajomość i umiejętność stosowania w praktyce krajowych i międzynarodowych uregulowań prawnych z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego, ze szczególnym uwzględnieniem Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego,
- iv) doświadczenie i wiedza w zakresie funkcjonowania ochrony podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą uzyskane w wyniku co najmniej dwuletniego zatrudnienia na stanowisku związanym z ochroną lotnictwa cywilnego,
- v) kwalifikacje w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, potwierdzone ukończeniem kursu instruktora ochrony lotnictwa cywilnego oraz co najmniej jednego z następujących obszarów:
  - (a) audytor lub inspektor kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego,
  - (b) zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego,
  - (c) zarządzanie ochroną lotnictwa cywilnego w sytuacjach kryzysowych,
  - (d) ochrona portu lotniczego,
  - (e) ochrona przewoźnika,
  - (f) ochrona ładunków towarowych.
- vi) na wniosek kierownika lotniska Warszawa-Babice, prezes ULC może, na czas nie przekraczający 24 miesięcy, wpisać na listę instruktorów szkolenia osobę nie spełniającą wymagań, jeżeli doświadczenie oraz wiedza fachowa tej osoby dają rękojmię należytego wypełniania zadań. Instruktor powinien spełniać wszystkie wymagania, w terminie do 24 miesięcy od dnia wpisania na listę instruktorów szkolenia;
- vii) jeżeli instruktor szkolenia nie brał udziału w co najmniej jednym szkoleniu związanym z ochroną lotnictwa cywilnego w ciągu 12 miesięcy od dnia wpisania na listę instruktorów szkolenia lub dnia ostatnio przeprowadzonego przez niego szkolenia, jest on obowiązany do złożenia egzaminu przed Krajową Komisją Instruktorów Ochrony Lotnictwa Cywilnego, powołaną przez Prezesa ULC;
- viii) prezes ULC skreśla instruktora z listy instruktorów szkolenia w przypadku:
  - (a) rezygnacji złożonej w formie pisemnej Prezesowi ULC,
  - (b) niespełnienia jednego z wymogów dotyczących instruktora.

## b) podstawowe zadania instruktora

- i) właściwy dobór środków metodycznych, stosowany do celu, treści i rodzaju szkolenia, a także ich dostosowanie do poziomu wiedzy i umiejętności uczestników szkolenia,
- ii) przygotowanie konspektów i pomocy dydaktycznych,
- iii) dbałość o precyzyjną i zwięzłą formę przekazywanej treści,
- iv) stosowanie pytań sprawdzających opanowanie materiału szkoleniowego,
- v) prowadzenie dyskusji oraz ćwiczeń problemowych podczas szkolenia,
- vi) współudział w przygotowaniu rocznego sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń,
- vii) w zależności od potrzeb - zapewnienie poufności prowadzonych szkoleń oraz ich wyników

## 2) Wewnętrzny koordynator szkolenia

- a) właściwości wewnętrznego koordynatora szkolenia
  - i) prowadzenie dokumentacji z realizowanych szkoleń wewnętrznych,
  - ii) wydawanie zaświadczeń ukończenia szkolenia wewnętrznego,
  - iii) sprawowanie nadzoru nad realizacją Krajowego Programu Szkolenia przez kierownika zarządzającego lotniskiem,
  - iv) opracowywanie w trybie ochrony informacji niejawnych rocznego ramowego planu szkoleń wewnętrznych i oznaczenia go klauzulą „zastrzeżone”,
  - v) przygotowanie rocznego sprawozdania z przeprowadzonych szkoleń wewnętrznych, uwzględniającego w szczególności dane dotyczące liczby przeprowadzonych szkoleń wewnętrznych, ich rodzaju oraz liczby uczestników wraz z uzyskanymi przez nich wynikami,
  - vi) reagowanie na uchybienia stwierdzone w czasie prowadzonego szkolenia, jeżeli ich usunięcie jest niezbędne do zapewnienia jakości procesu szkoleniowego;
- b) wewnętrzny koordynator szkolenia przekazuje krajowemu koordynatorowi szkolenia:
  - i) roczne sprawozdanie z wykonania szkoleń wewnętrznych - w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku za rok poprzedni,
  - ii) roczny ramowy plan szkoleń wewnętrznych - w terminie do dnia 1 listopada każdego roku kalendarzowego na rok następny,
  - iii) program szkolenia - w terminie do 30 dni przed rozpoczęciem szkolenia,
  - iv) konspekt szkolenia - w terminie 30 dni przed rozpoczęciem szkolenia,
  - v) harmonogram szkolenia - w terminie do dnia 1 listopada każdego roku kalendarzowego na rok następny,
  - vi) zmiany w harmonogramie szkolenia,
  - vii) informację o organizacji konferencji lub narady szkoleniowo-metodycznej - w terminie 3 miesięcy przed wyznaczoną datą tej konferencji lub narady,
  - viii) wyniki kontroli wewnętrznej w zakresie szkoleń wewnętrznych - niezwłocznie po jej przeprowadzeniu.

**7. Ocena uczestników szkoleń.**

## 1) Formy zaliczeń szkoleń.

- a) zaliczenie szkolenia świadomości ochrony lotnictwa następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzonego w formie pisemnej;
- b) zaliczenie szkoleń podstawowych, okresowych, doskonalących i specjalistycznych, następuje poprzez złożenie egzaminu przeprowadzonego w formie:
  - i) ustnej,
  - ii) pisemnej,
  - iii) sprawdzianu umiejętności praktycznych.

## 2) Ocena wyników.

W celu zaliczenia szkoleń, jego uczestnik powinien uzyskać minimalny wynik 70% możliwych do uzyskania punktów za udzielenie poprawnych odpowiedzi lub poprawne rozwiązanie sprawdzianu

Wydanie I / 2011	Strona 61 z 86
Numer zmiany: 0/.	

umiejętności praktycznych. Zaliczenia nie uzyskuje się w przypadku wyniku poniżej 70% możliwych do uzyskania punktów.

- 3) Postępowanie w przypadku zaliczenia egzaminu.
  - a) w przypadku zaliczenia szkolenia uczestnik szkolenia otrzymuje zaświadczenie o ukończeniu szkolenia wewnętrznego;
  - b) zaświadczenie przechowywane jest w teczkę personalnej pracownika.
- 4) Postępowanie w przypadku nie zaliczenia egzaminu.
  - a) w przypadku nie zaliczenia egzaminu jego uczestnik powtarza zaliczenie w terminie ustalonym przez prowadzącego szkolenie, jednak nie później niż w terminie 3 miesięcy od dnia złożenia egzaminu;
  - b) ponowne uzyskanie wyniku poniżej 70% możliwych do uzyskania punktów powoduje:
    - i) konieczność powtórzenia szkolenia – jeżeli jego ukończenie jest niezbędne do wykonywania obowiązków służbowych;
    - ii) uniemożliwienie objęcia danego stanowiska, na którym uzyskane w szkoleniu kwalifikacje są bezwzględnie wymagane.

## 8. Dokumentacja szkolenia.

- 1) Dokumentowanie szkolenia polega w szczególności na:
  - a) opracowaniu szczegółowego programu szkolenia;
  - b) opracowaniu konspektu szkolenia;
  - c) opracowaniu harmonogramu szkolenia;
  - d) określeniu danych pozwalających na jednoznaczną identyfikację uczestników szkolenia (imię, nazwisko, zajmowane stanowisko lub rodzaj pełnionej służby, instytucja oraz miejsce zatrudnienia);
  - e) opracowaniu karty wyników szkolenia, sporządzonej w formie tabeli i uwzględniającej dane, o których mowa w pkt. d), rodzaj szkolenia oraz uzyskaną ocenę końcową;
  - f) wypełnieniu formularzy egzaminacyjnych;
  - g) wypełnieniu ankiet dotyczących oceny szkolenia przez jego uczestników

***Uwaga! Dokumentacja, podlega ochronie przed nieuprawnionym dostępem osób trzecich i jest przechowywana przez okres 5 lat. Wewnętrzny koordynator szkolenia sporządza roczne sprawozdanie z przeprowadzonych szkoleń - w terminie do dnia 15 stycznia każdego roku kalendarzowego i przekazuje je prezesowi ULC.***

- 2) Konspekt.
  - a) w konspekcie określa się w szczególności:
    - i) cel szkolenia,
    - ii) formę organizacji zajęć (zbiorowe, grupowe, indywidualne)
    - iii) techniki prowadzenia zajęć,
    - iv) pomoce dydaktyczne,
    - v) materiał bibliograficzny,
    - vi) przebieg zajęć, z uwzględnieniem czasu przewidzianego na poszczególne zagadnienia,



- vii) formę zaliczenia zajęć (zaliczenie pisemne w formie testowej, zaliczenie pisemne w formie opisowej, zaliczenie ustne lub ćwiczenie praktyczne)
  - viii) materiały egzaminacyjne (zestaw pytań i zadań przygotowanych przez instruktora szkolenia w formie pisemnej bądź ustnej lub w postaci ćwiczenia praktycznego)
  - b) w przygotowaniu konspektu, oraz podczas szkolenia instruktor szkolenia może wykorzystać materiał referencyjny opracowany przez prezesa ULC, który oznacza się klauzulą „zastrzeżone”
  - c) informacja o materiale referencyjnym, ogłaszana jest w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- 3) Harmonogram szkolenia.
- a) harmonogram szkolenia, sporządza się w formie wykazu z uwzględnieniem elementów dotyczących:
    - i) tematu szkolenia
    - ii) terminu i miejsca szkolenia
    - iii) danych osób podlegających szkoleniu
    - iv) danych podmiotu prowadzącego szkolenie
    - v) danych personalnych instruktora prowadzącego szkolenie
    - vi) liczby dni i godzin szkolenia.

## 9. Czas szkolenia.

- 1) Szkolenie prowadzone jest w ramach jednostek lekcyjnych w ilości niezbędnej do wyczerpania tematu, ale nie więcej niż 7 h lekcyjnych po 45 min. Dziennie.
- 2) Jednostki lekcyjne są przedzielone przerwami po 10 minut.
- 3) Podczas szkolenia praktycznego można łączyć po dwie godziny lekcyjne.
- 4) Ramowy plan szkolenia:

Godz.	Szkolenie teoretyczne	Szkolenie praktyczne	Uwagi
1	8.30 – 9.15	8.30 – 10.00	
2	9.25 -10.10	10.30 – 12.00	
3	10.20 – 11.05	12.30 – 14.00	
4	11.15 – 12.00		
5	12.30 – 13.15		
6	13.25 – 14.10		
7	14.20 – 15.05		

**10. Pomoce dydaktyczne.**

- 1) Prezentacje multimedialne;
- 2) Komputery, rzutniki, ekrany i nagłośnienie;
- 3) Tablice;
- 4) Radioodtworacze, monitory i telewizory;
- 5) Indywidualne materiały szkoleniowe dla uczestnika szkolenia;
- 6) Wydawnictwa władz lotniczych w tym ICAO, IATA, EU, ECAC, ULC oraz wewnętrzne zarządzenia kierownika zarządzającego lotniskiem.

**11. Akty prawne:**

- 1) Ustawa z dnia 03 lipca 2002 r. „Prawo Lotnicze” (t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 1393).
- 2) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. 2012 r. poz. 912).
- 3) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r., w sprawie szczególnych uprawnień dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym (Dz. U. 2013 r., poz. 374).
- 4) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 lipca 2013 r., w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. 2013 r., poz. 1148).
- 5) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 sierpnia 2003 r. w sprawie załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – załącznik 17 „Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Dziennik Urzędowy Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17).
- 6) Obwieszczenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 stycznia 2005 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera.

**Zarządzenia wewnętrzne.**

- 1) Program ochrony lotniska Warszawa-Babice;
- 2) Instrukcja operacyjna lotniska Warszawa-Babice;
- 3) Instrukcja przepustkowa zarządzającego lotniskiem.



## **12. Moduły szkoleniowe - minimalny zakres tematyczny.**

### **Moduł 1**

#### **Ochrona lotnictwa cywilnego**

- 1) Konwencje i organizacje międzynarodowe;
- 2) Przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Zasady funkcjonowania krajowego systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) Metodologia kontroli jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) Instrukcje i zalecenia dla służb ochrony;
- 6) Zarządzanie kryzysowe.

### **Moduł 2**

#### **Program ochrony lotniska**

- 1) Zakres odpowiedzialności służ uczestniczących w ochronie lotniska;
- 2) Zasady funkcjonowania i zakres odpowiedzialności zespołu ochrony i ułatwień lotniska;
- 3) Położenie stref zastrzeżonych, sterylnych i ogólnodostępnych;
- 4) System kontroli dostępu;
- 5) Sprzęt wykorzystywany do ochrony;
- 6) Zarządzanie kryzysowe;
- 7) Informowanie o zaistniałych incydentach.

### **Moduł 3**

#### **Program ochrony lotniska**

- 1) Odpowiedzialność lotniska w zakresie ochrony przewozów;
- 2) Środki ochrony stosowane przed odlotem statku powietrznego;
- 3) Procedury łączenia pasażera z bagażem rejestrowanym;
- 4) Zasady postępowania w stosunku do pasażerów niebezpiecznych i naruszających warunki przewozu;
- 5) Zasady przewozu broni oraz innych materiałów niebezpiecznych;
- 6) Metody postępowania z przedmiotami zabronionymi do przewozu w transporcie lotniczym;
- 7) Procedury w przypadku zagrożenia bombowego;
- 8) Zarządzanie kryzysowe w przypadku wystąpienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 9) Informowanie o zaistniałych incydentach.



#### **Moduł 4**

##### **Metody i środki ochrony portu lotniczego**

- 1) Wykorzystanie urządzeń do kontroli bezpieczeństwa - urządzenia rentgenowskie, wykrywacze metali, itp.;
- 2) Wykrywanie broni;
- 3) Procedury kontroli bezpieczeństwa przy użyciu urządzeń do kontroli bezpieczeństwa;
- 4) Zasady współdziałania służby ochrony lotniska z pasażerami i personelem lotniskowym;
- 5) Zarządzanie systemem przepustowym;
- 6) Kontrola dostępu osób i pojazdów;
- 7) Patrowanie i sprawowanie nadzoru przez służby ochrony lotniska;
- 8) Procedury postępowania w przypadku zagrożenia bombowego;
- 9) Reagowanie na incydenty - zarządzanie kryzysowe.

#### **Moduł 5**

##### **Metody i środki ochrony lotniska**

- 1) Ochrona statku powietrznego;
- 2) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 3) Obsługa naziemna bagażu;
- 4) Obsługa naziemna pasażerów tranzytowych i transferowych oraz ich bagażu;
- 5) Obsługa naziemna ładunków;
- 6) Obsługa poczty i przesyłek kurierskich;
- 7) Nadzór i procedury ochrony w stosunku do załogi;
- 8) Procedury i plany postępowania w sytuacjach kryzysowych.

#### **Moduł 6**

##### **Procedury postępowania przewoźnika z pasażerami**

- 1) Procedury sprzedaży biletów;
- 2) Procedury odprawy biletowo – bagażowej;
- 3) Procedury kontroli dokumentów podróжных;
- 4) Kart pokładowe i przywieszki bagażowe;
- 5) Przedodlotowe procedury ochrony;
- 6) Zasady postępowania w stosunku do pasażerów niebezpiecznych i naruszających warunki przewozu;
- 7) Procedura łączenia pasażera z bagażem rejestrowanym;
- 8) Dodatkowe procedury ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji wysokiego ryzyka;
- 9) Informowanie o incydentach.

**Moduł 7****Procedury ochrony zaopatrzenia pokładowego i innych dostaw**

- 1) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 2) Ochrona pomieszczeń zaopatrzenia pokładowego;
- 3) Procedury postępowania załogi z zaopatrzeniem pokładowym;
- 4) Stosowanie zabezpieczeń zaopatrzenia pokładowego;
- 5) Procedury przewozu i załadunku zaopatrzenia pokładowego.

**Moduł 8****Ochrona ładunku, poczty i przesyłek kurierskich**

- 1) Ochrona zawartości ładunku przewożonego drogą lotniczą;
- 2) Regularny agent i znany nadawca;
- 3) Ochrona pomieszczeń do przechowywania ładunku;
- 4) Procedury ochrony transportu naziemnego;
- 5) Metody kontroli bezpieczeństwa;
- 6) Metody postępowania z przedmiotami zabronionymi do przewozu w transporcie lotniczym;
- 7) Informowanie o incydentach.

**Moduł 9****Zarządzanie sytuacjami kryzysowymi**

- 1) Definicja aktu bezprawnej ingerencji;
- 2) Ocena zagrożenia bombowego oraz sposób postępowania;
- 3) Zakres odpowiedzialności w czasie zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji;
- 4) Centrum Zarządzania Kryzysowego;
- 5) Tryb informowania o zaistnieniu sytuacji kryzysowej;
- 6) Zasady współpracy ze służbami pomocniczymi w sytuacji kryzysowej;
- 7) Środki ochrony urządzeń o szczególnym znaczeniu dla wykonywania operacji lotniczych;
- 8) Lokalizacja miejsc parkingowych statków powietrznych izolowanych ze względów bezpieczeństwa;
- 9) Ćwiczenia w zakresie planowania kryzysowego.

**Moduł 10****Środki ochrony w trakcie sytuacji podwyższonego ryzyka**

- 1) Dodatkowe środki ochrony w budynku terminalu;
- 2) Kontrola dostępu do poszczególnych stref zastrzeżonych lotniska;



- 3) Dodatkowe procedury ochrony w przypadku zaistnienia sytuacji wysokiego ryzyka w obrębie stref zastrzeżonych;
- 4) Ochrona statku powietrznego;
- 5) Kontrola bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu kabinowego;
- 6) Kontrola bagażu rejestrowanego;
- 7) Ochrona ładunków, poczty i przesyłek kurierskich;
- 8) Ochrona zaopatrzenia pokładowego;
- 9) Informowanie o incydentach.

### **Moduł 11**

#### **Procedury ochrony dla personelu zatrudnionego na lotnisku**

- 1) Przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) Zasady funkcjonowania krajowego systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Świadomość w zakresie ochrony i bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- 4) System kontroli dostępu;
- 5) Działania podejmowane w przypadku wystąpienia zagrożenia bombowego;
- 6) Informowanie o incydentach.

### **Moduł 12**

#### **Zadania służb ochrony**

- 1) Przepisy dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- 2) Zasady funkcjonowania krajowego systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 3) Analiza ryzyka w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) Nadzór nad kontrolą bezpieczeństwa pasażerów i bagażu;
- 5) Wykrywanie broni i materiałów niebezpiecznych;
- 6) Planowanie działań w sytuacjach kryzysowych.

### **Moduł 13**

#### **Przedsięwzięcia ochrony w zarządzaniu ruchem lotniczym**

- 1) Procedury ochrony w zarządzaniu ruchem lotniczym;
- 2) Procedury ochrony związane z przekazywaniem informacji o porwanym statku powietrznym za pomocą systemu AFTN;
- 3) Procedury ewakuacji obiektów zarządzania ruchem lotniczym uwzględniające konieczność reorganizacji ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, z zachowaniem zasad bezpieczeństwa tego ruchu;
- 4) Przekazywanie informacji o zagrożeniu.





## ZGŁOSZENIE KANDYDATA NA SZKOLENIE WEWNĘTRZNE

Rodzaj szkolenia:

☐☐☐☐☐

Świadomość  
ochrony lotnictwa  
cywilnego

Podstawowe

Okresowe

Doskonalące

Specjalistyczne

Kod szkolenia: | | | | | | | |

Termin szkolenia: ..... 20..... r. Miejsce szkolenia: .....

Podmiot kierujący na szkolenie: .....

Przełożony kierujący na szkolenie: .....

Imię i nazwisko kandydata (telefon, e-mail): .....

.....

PESEL | | | | | | | | | | | | | | Wykształcenie: .....

Stanowisko osoby szkolonej

- obecne ..... kategoria .....

- po szkoleniu ..... kategoria .....

Data zatrudnienia w CUL „Lotnisko Warszawa - Babice: ..... r.

Miejsce wykonywania obowiązków. Dostęp do:

☐☐☐☐☐

Statki powietrzne

Kierowanie  
operacjami  
lotniczymi

Strefa zastrzeżona  
lotniska

Hangary lotniska  
Warszawa -  
Babice

Tylko strefa  
ogólnodostępna

Ukończone szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego w ciągu ubiegłych 5 lat:

Data szkolenia	Rodzaj szkolenia	Podmiot prowadzący	Uwagi

Wypełnia wewnętrzny koordynator szkolenia

Wydanie I / 2011	Strona 69 z 86
Numer zmiany: 0/	



Kandydat zaliczony do kategorii osób:

☐

1

☐

2

☐

6

☐

7

☐

8

☐

16

☐

Został zakwalifikowany

☐

Nie został zakwalifikowany

Świadomość  
ochrony lotnictwa  
cywilnego

Podstawowe

Okresowe

Doskonalące

Specjalistyczne

Obejmujące moduły

☐

1

☐

2

☐

3

☐

4

☐

5

☐

6

☐

7

☐

8

☐

9

☐

10

☐

11

☐

12

☐

13

Dodatkowe uwagi koordynatora szkoleń

.....  
Data i podpis wewnętrznego koordynatora szkoleń



**ZAŚWIADCZENIE**  
**O UKOŃCZENIU SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO**

*Zaświadcza się, że*

***Pan/Pani*** .....

*PESEL* |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

*Uczestniczył/a w szkoleniu* \_\_\_\_\_ *personelu z zakresu*

***Ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji***

*organizowanym przez* \_\_\_\_\_

*na podstawie Programu Szkolenia Wewnętrznego w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego CUL „Lotnisko Warszawa-Babice”  
zatwierdzonego przez Prezesa ULC pismem* \_\_\_\_\_ *z dnia* \_\_\_\_\_

*Szkolenie obejmowało moduły:* |\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|\_|

*Szkolony(a) uczestniczył(a) w* |\_|\_| *% zajęć i podczas egzaminu uzyskał(a)* |\_|\_| *% możliwych do uzyskania punktów*

*m.p.*

*Warszawa, dn.* \_\_\_\_\_ *20* \_\_\_\_ *r.*

\_\_\_\_\_  
*Podpis wydającego zaświadczenie*



Instrukcja Operacyjna Lotniska  
Warszawa-Babice

Część 5:  
Administracja lotniska

STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA

Wydanie I / 2011 r.

Numer zmiany: 0/

Strona 72 z 86



ROCZNY RAMOWY PLAN SZKOLEŃ WEWNĘTRZNYCH W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO\*  
NA ROK 20..... \*\*

Lp	Rodzaj szkolenia	I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X	XI	XII	Uwagi

Dodatkowe informacje dotyczące planu szkoleń:

- Klauzula „Zastrzeżone” po wypełnieniu
- Przesłać do Krajowego Koordynatora w terminie do 1 listopada

Wydanie I / 2011 r.	Strona 73 z 86
Numer zmiany: 0/	



Poinformowano Krajowego Koordynatora Szkolenia pismem \_\_\_\_\_ z dnia \_\_\_\_ \_\_\_\_ 20 \_\_ r.

.....  
(Data i podpis koordynatora wewnętrznego)

Wydanie I / 2011 r.	Strona 74 z 86
Numer zmiany: 0/	





ROCZNE SPRAWOZDANIE Z WYKONANIA SZKOLEŃ WEWNĘTRZNYCH  
W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO \*  
ZA ROK 20..... \*\*

Rodzaj szkolenia	Data szkolenia	Liczba szkoleń	Instruktor szkolenia	Rodzaj Modułu	Kategoria uczestników
Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego					
Podstawowe					
Okresowe					
Doskonalące					
Specjalistyczne					
Ogółem za rok					

Dodatkowe informacje dotyczące wykonanych szkoleń:

\* po wypełnieniu „Zastrzeżone”;

\*\* przesłać do Krajowego Koordynatora w terminie do 15 stycznia.

.....  
(data i podpis koordynatora)



Poinformowano Krajowego Koordynatora Szkolenia pismem ..... z dnia ..... 20 .... r.

.....  
(Data i podpis koordynatora wewnętrznego)

Wydanie I / 2011 r.	Strona 76 z 86
Numer zmiany: 0/	



WYNIKI KONTROLI WEWNĘTRZNEJ  
W ZAKRESIE SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO  
W CUL „LOTNISKO WARSZAWA-BABICE”

Warszawa, dnia ..... 20 .... r.

Kontrolę przeprowadził

.....  
(stanowisko, imię i nazwisko)

Osoba odpowiedzialna za szkolenie

.....  
(stanowisko, imię i nazwisko)

Sposób przeprowadzenia kontroli (✓):

Przegląd wyników  
i dokumentacji  
szkoleniowej

Wizytacja w trakcie  
przeprowadzania  
szkoleń


Rozmowa z  
uczestnikami  
szkolenia

Ćwiczenia  
praktyczne z  
zakresu ochrony  
lotnictwa  
cywilnego

Pisemny  
sprawdzian wiedzy  
zdobytej podczas  
szkolenia

Zakres kontroli	Ocena (✓)		Uwagi
	Zaliczono(*)	Nie zaliczono(**)	
Sposób i poziom przekazywanej wiedzy			
Wyniki szkolenia pod kątem uzyskanej wiedzy i zdobytych umiejętności			
Kwalifikacje osób prowadzących szkolenia			
Wyposażenie techniczne, przy którego użyciu odbywa się szkolenie			
Pomoce dydaktyczne			
Dokumentacja ze zrealizowanych szkoleń			
Biblioteka szkoleniowa			

(\*) – szkolenie prowadzone jest zgodnie z programem szkolenia wewnętrznego, konspektem oraz harmonogramem. Informacje przekazywane są w sposób rzetelny i wyczerpujący z wykorzystaniem pomocy audiowizualnych. Słuchaczom udostępniono pomoce dydaktyczne

	Instrukcja Operacyjna Lotniska Warszawa-Babice	Część 5: Administracja lotniska
---	---	------------------------------------

oraz bibliotekę z literaturą obejmującą aktualną tematykę z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

Dodatkowe informacje dotyczące wyniku kontroli:

Zalecenia osoby kontrolującej:

Deklarowany sposób i termin usunięcia niezgodności:

.....  
(data i podpis osoby kontrolowanej)  
kontrolującej)

.....  
(data i podpis osoby)

.....  
(data i podpis kierownika zarządzającego)

O wyniku kontroli wewnętrznej poinformowano Krajowego Koordynatora Szkolenia

Pismem ..... z dnia ..... 20 .... r.

.....  
(data i podpis koordynatora wewnętrznego)

Wydanie I / 2011 r.		Strona 78 z 86
Numer zmiany: 0/		



ZATWIERDZAM

(data i podpis)

**WYKAZ UCZESTNIKÓW SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO**

**Temat** \_\_\_\_\_ **szkoleń:**

**Termin szkolenia:** \_\_\_\_\_ **Miejsce szkolenia** \_\_\_\_\_

**Kategoria** \_\_\_\_\_ **osób** \_\_\_\_\_ **szkolonych:**

**Organizacja** \_\_\_\_\_ **prowadząca** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

**Instruktor** \_\_\_\_\_ **prowadzący** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

Lp.	Nazwisko i imię	PESEL	Funkcja	Organizacja	Kontakt



Lp.	Nazwisko i imię	PESEL	Funkcja	Organizacja	Kontakt

Instruktor szkolenia wewnętrznego

(data i podpis)



ZATWIERDZAM

(data i podpis)

## KARTA WYNIKÓW SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO

**Temat** \_\_\_\_\_ **szkoleń:**

**Termin** \_\_\_\_\_ **szkolenia:** \_\_\_\_\_ **Miejsce** \_\_\_\_\_ **szkolenia**

**Kategoria** \_\_\_\_\_ **osób** \_\_\_\_\_ **szkolonych:**

**Organizacja** \_\_\_\_\_ **prowadząca** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

**Instruktor** \_\_\_\_\_ **prowadzący** \_\_\_\_\_ **szkolenie:**

Lp.	Nazwisko i imię	Obecność na zajęciach%	Wyniki w % poprawnych odpowiedzi				Ocena końcowa
			Test 1	Test 2	Test 3	Test 4	



Lp.	Nazwisko i imię	Obecność na zajęciach%	Wyniki w % poprawnych odpowiedzi				Ocena końcowa
			Test 1	Test 2	Test 3	Test 4	

Instruktor szkolenia wewnętrznego

(data i podpis)



ZATWIERDZAM

(data i podpis)

**PLAN - KONSPEKT  
SZKOLENIA WEWNĘTRZNEGO**

**Moduł:** \_\_\_\_\_ **Kategoria osób szkolonych:** \_\_\_\_\_

**Temat szkoleń:** \_\_\_\_\_

**Cel szkolenia:** \_\_\_\_\_

**Termin szkolenia:** \_\_\_\_\_ **Miejsce szkolenia** \_\_\_\_\_

**Forma organizacji szkolenia:** \_\_\_\_\_ **czas:** \_\_\_\_\_ **godz.** \_\_\_\_\_

**Technika prowadzenia szkolenia:** \_\_\_\_\_

**Pomoce dydaktyczne:** \_\_\_\_\_

**Bibliografia:** \_\_\_\_\_

**Forma zaliczenia:** \_\_\_\_\_

**Instruktor prowadzący szkolenie:** \_\_\_\_\_

TEMAT	ZAGADNIENIE	CZAS	WSKAZÓWKI METODYCZNE - POMOCE



TEMAT	ZAGADNIENIE	CZAS	WSKAZÓWKI METODYCZNE - POMOCE

Instruktor szkolenia wewnętrznego

(data i podpis)



STRONA CELOWO POZOSTAWIONA PUSTA



MIEJSCE CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE