

Najprostsze techniki ewakuacyjne stosowane przez ratowników do wynoszenia z miejsca zagrożonego



Co to jest ewakuacja?

Ewakuacja to zespół czynności zmierzających do zapewnienia bezpiecznych warunków opuszczenia zagrożonej strefy albo mających na celu wyprowadzenie czy wyniesienie poza zagrożoną strefę ludzi, zwierząt lub mienia.

Ewakuacja poszkodowanego jest dopuszczalna jedynie wówczas, gdy udzielenie mu pomocy na miejscu wypadku jest niemożliwe oraz gdy zdrowiu i życiu poszkodowanego pozostawionego w miejscu zdarzenia zagrażają dalsze niebezpieczeństwa.

Warunkiem uniknięcia dodatkowych urazów u poszkodowanego, a także zabezpieczenia zdrowia ratownika jest przestrzeganie następujących zasad:

- nie wolno przesuwając poszkodowanego, jeżeli nie jest to absolutnie konieczne,
- poszkodowanego przytomnego trzeba poinformować o tym, co zamierza się robić, aby umożliwić współpracę i uniknąć jego niepokoju,
- zawsze trzeba się upewnić, czy wszyscy pomocnicy wiedzą, co robić, aby współdziałanie było sprawne,
- gdy kilka osób przenosi poszkodowanego, wówczas tylko jedna wydaje polecenia.

W czasie ratowania trzeba stosować odpowiednią technikę, aby ustrzec się urazu pleców lub kręgosłupa.

Podczas podnoszenia i opuszczania poszkodowanego należy posłużyć się najsilniejszymi mięśniami swojego ciała (udo, biodro, ramię).

W tym celu ratownik musi przykucnąć z rozstawionymi stopami obok poszkodowanego.

Potem wyprostować plecy i przesunąć się możliwie blisko do poszkodowanego, by chwycić za miejsce uchwytu, którego wybór zależy od urazu i liczby ratujących

Warunki ogólne:

- Ewakuację należy podjąć z chwilą gdy zaistniałe zdarzenie może stwarzać zagrożenie dla ludzi, zwierząt bądź mienia.
- Decyzję o ewakuacji podejmuje kierownik akcji, dowódca jednostek ratowniczych lub osoby odpowiedzialne za dany obiekt.
- Akcja ewakuacji powinna być prowadzona innymi drogami aniżeli akcja gaśnicza.
- Akcję ratowniczą należy podjąć gdy występuje bezpośrednio zagrożenie dla zdrowia lub życia ludzi i zwierząt bądź groźba zniszczenia mienia szczególnej wartości kulturowej, technicznej czy materialnej.

Warunki ogólne:

- Ratownictwo i ewakuacja, o ile jest to możliwe powinny być prowadzone naturalnymi drogami komunikacyjnymi. W przypadku niemożliwości skorzystania z dróg naturalnych do akcji skierować należy sprzęt ratowniczy będący na wyposażeniu straży pożarnych lub innych podmiotów ratowniczych.
- Drogi ewakuacji i ratownicze powinny być odpowiednio zabezpieczone i oświetlone.

Zasady prowadzenia ewakuacji ludzi

Czynności ewakuacyjne należy rozpocząć bezpośrednio po zauważeniu pożaru i stwierdzeniu, że zagrożone jest życie lub zdrowie człowieka. Podejmując decyzję o przeprowadzeniu ewakuacji należy koniecznie pamiętać, że:

1. Trzeba ustalić liczbę osób do ewakuacji,
2. Zdobyć informacje o stanie zdrowia zagrożonych osób,
3. W pierwszej kolejności należy ewakuować ludzi z pomieszczeń, w których powstał pożar i pomieszczeń bezpośrednio zagrożonych pożarem,
4. Należy dokładnie wskazać drogi ewakuacyjne.

Rozpoczynając ewakuację trzeba dokładnie poinformować ludzi o zaistniałej sytuacji, wskazać kierunek i sposób opuszczenia rejonów zagrożonych.

Trzeba ją ogłosić w takiej formie, by wszyscy jednoznacznie zrozumieli, iż zachodzi konieczność natychmiastowego opuszczenia pomieszczeń lub obiektu.

Czynności ewakuacyjne należy przeprowadzić sprawnie, nie dopuszczając do chaosu.

Ewakuacja ludzi jest szczególnie utrudniona w przypadku zagrożenia ludzi chorych i niepełnosprawnych.

Wymaga ona bowiem użycia specjalnego sprzętu lub umiejętnego wyniesienia na rękach poszkodowanych lub zagrożonych osób.

Sposoby ewakuowania osób chorych i niepełnosprawnych

Chore osoby najłatwiej ewakuować przy użyciu noszy lub w pozycji siedzącej przy użyciu krzesła.

W przypadku braku odpowiedniego sprzętu można osobę wyprowadzić oplatając rękami ratowanego ramiona dwóch ratowników lub wynieść stosując: chwyt "kończynowy", "stołeczkowy" lub "huśtawkowy".

Transport za pomocą noszy

Przenoszenie przez dwóch ratowników

Dwie osoby mogą bezpiecznie jedynie podnieść pacjenta leżącego na plecach za pomocą noszy podbierających; wykonanie atraumatycznego obrotu na plecy w wypadku pacjenta z urazami wymaga udziału przynajmniej trzech ratowników.

Jedna osoba stabilizuje głowę (również po założeniu kołnierza). Drugi ratownik zapina zamek podbieraków od strony głowy pacjenta, a następnie przechodzi na drugą stronę noszy i zwiera obie ich części, jak najmocniej dociskając do podłoża podczas przesuwania. Przy przenoszeniu poszkodowanego na deskę ortopedyczną lub materac próżniowy kręgosłup szyjny należy unieruchomić za pomocą klocków. Nosze podbierające służą wyłącznie do podniesienia pacjenta z ziemi i przeniesienia na właściwy środek transportu. Nie wolno transportować pacjenta w ambulansie ratunkowym na podbierakach położonych na miękkich noszach karetkowych– grozi to urazami kręgosłupa.

Przenoszenie przez czterech ratowników

w rozkroku

Trzech ratowników staje w rozkroku nad leżącym, który trzyma ręce złożone na piersiach. Nogi ratowników muszą być rozstawione tak szeroko, aby można było podsunąć dołem nosze od strony głowy pacjenta.

Trzej ratownicy stojący nad leżącym są zwrócenii twarzą ku jego głowie. Pierwszy z nich stoi na wysokości głowy, drugi nad klatką piersiową, trzeci na wysokości podudzi. Ratownik podtrzymujący głowę kieruje całością i wydaje polecenia w celu zgrania czynności całej trójki.

Po uniesieniu poszkodowanego na odpowiednia wysokość czwarty z ratowników podsuwa nosze od strony głowy.

Przenoszenie przez czterech ratowników

Bocznie

Trzech ratowników przykłęka po nie uszkodzonej stronie ciała chorego, przy czym klęczące kolano znajduje się bliżej leżącego. Drugą nogę przekręcają lekko na zewnątrz. Podkładając ręce pod ciało poszkodowanego w miarę możliwości nie zmieniając jego pozycji.

Ratownik klęczący najbliżej głowy wydaje polecenia koordynujące czynności pozostałych. W razie konieczności czwarty ratownik pomaga im z przeciwnej strony. Trzej klęczący unoszą chorego i kładą go na swoich kolanach.

Zadaniem czwartego jest teraz podsunięcie noszy pod pacjenta.

Przenoszenie przez pięciu ratowników

Jeden z ratowników odpowiada za głowę, pozostali ustawiają się po obu stronach poszkodowanego na wysokości barków i bioder.

Podkładając ręce jak najgłębiej pod pacjenta, stabilizując klatkę piersiową, biodra i uda, na znak ratownika stabilizującego ustawienie głowy, należy unieść pacjenta do góry.

Następnie przenosi się go na przygotowane nosze (zależności od sytuacji można stosować różne rodzaje noszy, desek) lub kładzie z powrotem na nosze, uprzednio wsunięte przez osobę współpracującą.

Sposoby ewakuowania (ratowania) przez dwie osoby

Chwyt „kończynowy”

Jeden z ratujących chwytą ewakuowanego pod pachy, stojąc od strony jego głowy, a drugi pod kolana, stojąc tyłem do ratowanego. Ewakuowanego wnoszą nogami do przodu.

Przenoszenie „na stołeczku”

Ratownicy odpowiednim chwytem dłoni tworzą siedzenie z rąk, na których siada ratowany i trzyma się ratowników za szyję.

Ratownicy lekko zwrócenii do siebie, ukośnie do kierunku ewakuacji, wynoszą ratowanego.

Chwył ten stosuje się w przypadku, gdy ratowany ma sprawne ręce.

Chwyt „huśtawkowy”

Ratownicy chwytają swoje zewnętrzne dłonie, siada na nich ratowany.

Ręce wewnętrzne ratowników uchwycone na wysokości łokci tworzą oparcia dla pleców ratowanego.

Chwyt ten jest stosowany w stosunku do osób, które mają niesprawne ręce (które doznały obrażeń jednej lub obu rąk i nie mogą trzymać się za szyje ratowników).

Chwyt „hamakowy”

Ratownicy posługują się drążkiem o długości ok. 1,7 m do którego przywiązany jest koc a w nim (jak w hamaku) ułożony jest ratowany.

Chwyt „kombinowany”

(kombinacja chwytu „huśtawkowego” i chwytu „na stołeczku”)

Jest jednym z łatwiejszych chwytów stosowanych do przenoszenia ewakuowanych, który polega na tym, że ratownicy chwytają się za dłonie na których siada ratowany. Zewnętrznyymi rękami chwytają za nadgarstki rąk ewakuowanego, którymi obejmuje szyję ratujących.

Przenoszenie na krześle

Ta metoda nie dotyczy osób, u których stan zdrowia i odniesione obrażenia nie pozwalają na wynoszenie ich w pozycji siedzącej.

Sposób ten polega na posadzeniu osoby przenoszonej na krześle i ewentualnym przywiązaniu do poręczy jeżeli osoba ta nie może trzymać się za blat krzesła. Jeden z ratowników chwyta oparcie, pochylając je do tyłu, głowa osoby przenoszonej opiera się o jego tułów, drugi ratownik staje tyłem do pierwszego, chwyta za przednie nogi krzesła i unosi je. Nogi osoby przenoszonej zwisają na zewnątrz krzesła i po bokach osoby ratującej idącej przodem.

Gdyby nogi osoby przenoszonej zwisały do przodu, wówczas poruszanie się ratownika byłoby bardzo utrudnione.

Wyprowadzanie

Stosuje się w przypadku osób o ograniczonej częściowo zdolności poruszania się.

Ratowany zakłada ręce na ramiona ratowników, którzy chwytają je rękoma „zewnątrznymi” a „wewnętrznyymi” podtrzymują ratowanego z tyłu.

Sposób ewakuacji (ratowania) przez jedną osobę

Chwyt „strażacki”

Ratownik przekłada jedną rękę pomiędzy nogami ratowanego, układa go na swoich barkach i tą przełożoną między nogami rękę chwytą ratowanego za nadgarstek ręki zwisającej z przodu.

Druga ręka ratownika jest wolna i dlatego chwyt ten jest często używany przy znoszeniu ratowanego po drabinie lub schodach.

Chwyt „tłumokowy”

Ratowany zakłada ręce od tyłu przez ramiona ratownika, aby zwiisały one na piersi ratującego.

Ciało powinno spoczywać na plecach ratownika w taki sposób aby nogi zwiisały 15-20 cm nad ziemią.

W określonych wypadkach ratujący przytrzymuje zwisające ręce przenoszonego. Może też czynić to jedną, używając drugiej do lepszego ułożenia i przytrzymania ratowanego na plecach lub złapania się poręczą, np. przy schodzeniu przy schodzeniu po schodach.

Chwyt „na barana”

Ratowany leży na plecach ratownika i przytrzymuje się rękami za jego szyję.

Ratujący podchwycem pod kolana przytrzymuje ratowanego w ten sposób, aby środek ciężkości ratowanego znajdował się na wysokości krzyża ratującego.

Ratownik podobnie jak w wypadku chwytu „tłumokowego” jest lekko pochylony do przodu.

Chwył „biodrowy”

Ratujący przysiadając tyłem przy osobie leżącej na łóżku i ujmując ją jedną ręką pod pachami od strony pleców, a druga pod kolanami.

Po uchwyceniu jej podnosi się z pozycji siedzącej i nieco pochylony do przodu wynosi ratowanego.

Przy stosowaniu chwytu biodrowego należy pamiętać, że przez drzwi i wąskie przejścia należy przechodzić bokiem.

Przytomni ratowani mogą pomagać ratownikowi omijać przeszkody czy przechodzić przez wąskie przejścia.

Chwyt „kołyskowy”

Polega na tym, że ewakuowaną osobę chwytą się i trzymają przed sobą tak, jak dziecko wyjmowane z kołyski.

Osoby cięższe można również ewakuować tym sposobem, ale tylko na małe odległości, ponieważ wymaga to od ratującego dużego wysiłku fizycznego.

Chwyt „ciągniony”

Można ewakuować nawet osoby o znacznej wadze, ale tylko po drogach poziomych, bez schodów.

Ratowanego układa się np. na kocu, następnie chwytą się koc za jego głową i wyciąga po podłożu z zagrożonej strefy.

Wyprowadzenie

Stosuję się wobec osób o częściowym ograniczeniu zdolności do samodzielnego poruszania się (np. osoby starsze, niewidome, kalekie).

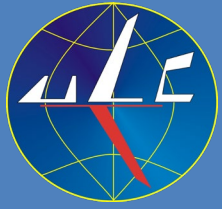
Osoby takie można wyprowadzić: ujmując pod rękę, podtrzymując pod ramiona.

„Stan sprawności”

ratowanego decyduje o wyborze odpowiedniego chwytu, tak aby w wyniku akcji ewakuacyjnej nie pogorszyć stanu zdrowia osoby ewakuowanej.

Ewakuacja nieprzytomnego ze strefy zagrożenia lub z samochodu dokonuje się za pomocą chwytu Rauteka.

- Ratownik staje na lekko rozstawionych nogach za rannym.
- Tułów rannego jest zgięty nieco ku przodowi.
- Ręce ratownika przesunięte pod ramiona rannego ku przodowi chwytają (nie uszkodzone!) przedramię pacjenta przed jego klatką piersiową.
- Nieprzytomny zostaje ostrożnie uniesiony ponad kolana ratownika.

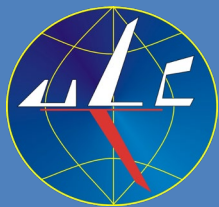


Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach



2022-06-07
Urząd Lotnictwa Cywilnego

Cezary Adamiak
Departament Lotnisk



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Spis treści

Plan wystąpienia:

- Ogólne założenia ratownicze na lotniskach
- Ewakuacja ze statków powietrznych
- Ewakuacja z obiektów lotniskowych

Przewoźnicy lotniczy mogą odmówić dokonania rezerwacji lub zabrania na pokład dla osoby niepełnosprawnej jedynie w wypadku gdy zasady bezpieczeństwa nie pozwalają na jej przewóz lub rozmiar samolotu albo jego drzwi sprawiają, że przyjęcie na pokład lub przewóz tej osoby jest fizycznie niemożliwe.

(art. 4 Rozp. (WE) nr 1107/2006 PEiR)



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach Wymogi prawne

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 1107/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ, uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2, uwzględniając wniosek Komisji, uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu EkonomicznoSpołecznego (1),
(...)



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Wymogi prawne

Artykuł 2

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- a) **„osoba niepełnosprawna” lub „osoba o ograniczonej sprawności ruchowej”** oznacza każdą osobę, której możliwość poruszania się jest ograniczona podczas korzystania z transportu na skutek jakiegokolwiek niesprawności fizycznej (zmysłowej lub ruchowej, trwałej lub przejściowej), upośledzenia lub niesprawności umysłowej, lub każdej innej przyczyny niepełnosprawności, lub wieku, i której sytuacja wymaga specjalnej uwagi oraz dostosowania usług dostępnych dla wszystkich pasażerów do szczególnych potrzeb takiej osoby;
- b) b) **„przewoźnik lotniczy”** oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności;



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

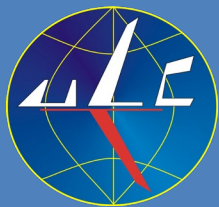
Wymogi prawne

ZAŁĄCZNIK I

Pomoc pozostająca w zakresie odpowiedzialności organów zarządzających portami lotniczymi

Pomoc i uzgodnienia niezbędne do umożliwienia osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej:

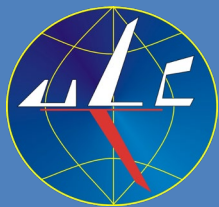
- zgłaszania swojego przybycia do portu lotniczego i swojego żądania otrzymania pomocy w wyznaczonych punktach wewnątrz i na zewnątrz budynków terminalu wymienionych w art. 5,
- przemieszczenia się z wyznaczonego punktu do stanowiska odprawy,
- dokonania odprawy i nadania bagażu,
- przemieszczenia się ze stanowiska odprawy do samolotu wraz z wypełnieniem procedury emigracyjnej, celnej i bezpieczeństwa,
- wejścia na pokład samolotu przy wykorzystaniu udostępnionych wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, w zależności od okoliczności,



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Wymogi prawne

- przemieszczenia się od drzwi samolotu do ich miejsc,
- przechowania i pobrania bagażu w samolocie,
- przemieszczenia się z ich miejsc do drzwi samolotu,
- zejścia z pokładu samolotu przy wykorzystaniu udostępnionych wind, wózków inwalidzkich lub innej potrzebnej pomocy, w zależności od okoliczności,
- przemieszczenia się z samolotu do hali bagażowej i odbiór bagażu wraz z dopełnieniem procedury imigracyjnej, celnej i bezpieczeństwa,
- przemieszczenia się z hali bagażowej do wyznaczonego punktu,
- uzyskania lotów połączeniowych, gdy podróżują tranzytem, z pomocą udzieloną po stronie powietrznej i lądowej oraz w terminalach i pomiędzy terminalami, w zależności od potrzeb,
- przemieszczania się do toalet, jeżeli jest to konieczne.



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Wymogi prawne

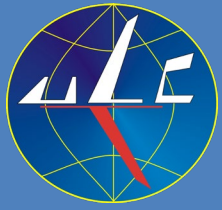
W przypadku gdy osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej pomaga osoba towarzysząca, osoba ta musi, jeżeli jest to niezbędne, otrzymać pozwolenie na udzielenie koniecznej pomocy w porcie lotniczym oraz podczas wejścia na pokład i zejścia z pokładu.

Obsługa naziemna całego niezbędnego sprzętu do poruszania się, w tym sprzętu takiego, jak elektryczne wózki inwalidzkie, pod warunkiem powiadomienia z czterdziestoośmio godzinnym wyprzedzeniem oraz z zastrzeżeniem możliwych ograniczeń miejsca na pokładzie samolotu i pod warunkiem zastosowania odpowiedniego prawodawstwa dotyczącego towarów niebezpiecznych.

Tymczasowa wymiana uszkodzonego lub utraconego sprzętu do poruszania się, przy czym nie musi być on identyczny.

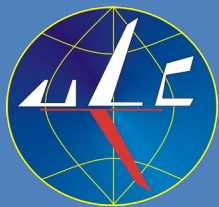
W stosownych wypadkach, naziemna obsługa certyfikowanych psów przewodników.

Przekazywanie w dostępnych formach informacji potrzebnych do korzystania z lotów.



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach



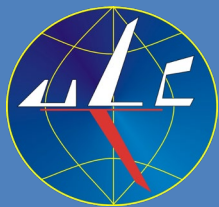


Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach Wymogi prawne

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.

**w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91
(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,
uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,
uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,
po przekazaniu projektu aktu ustawodawczego parlamentom narodowym,
uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego [\(1\)](#),
(...)



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach Wymogi prawne

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ, uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,
(...)



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

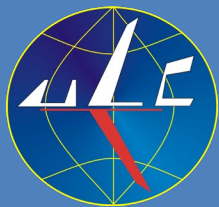
Wymogi prawne

II (Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA, uwzględniając Traktat

o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającą dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (1), (...)



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Wymogi prawne

DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 23 kwietnia 2013 r.

Poz. 487

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ

z dnia 4 kwietnia 2013 r.

w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych

Na podstawie art. 85 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.2)) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

1) wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz planu działania w sytuacji zagrożenia, zwanego dalej „PDSZ”; (...)



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

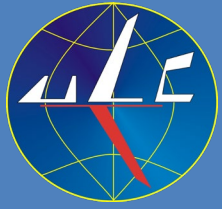
Wymogi prawne



5, 7, 8, 9 – kategorie ochrony ppoż. lotniska

 Lotniska cywilne

 Lotniska współużytkowane



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Ewakuacja ze statków powietrznych, z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami:

- przewożone na noszach
- niepełnosprawne i o ograniczonej sprawności ruchowych
- niedowidzące i niewidome
- z nadwagą



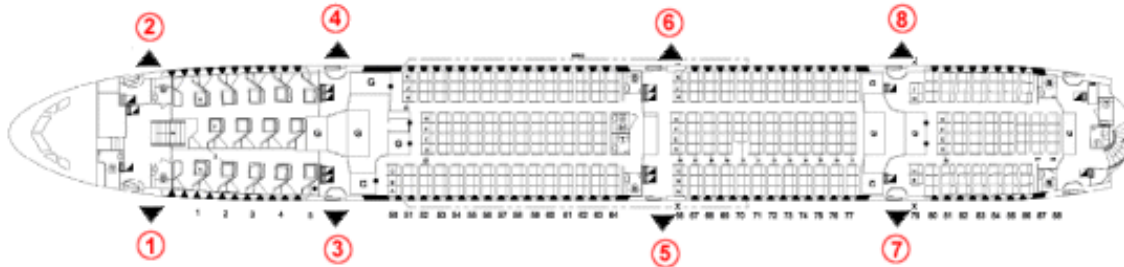
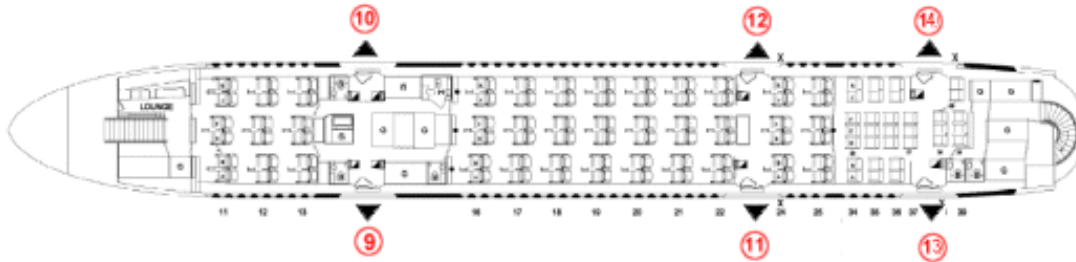
Szkolenie personelu (art. 11)

Przewoźnicy lotniczy i organy zarządzające portami lotniczymi:

- a) zapewniają, aby zatrudniony przez nich, jak również przez podwykonawców personel udzielający bezpośredniej pomocy osobom niepełnosprawnym i osobom o ograniczonej sprawności ruchowej posiadał wiedzę w zakresie zaspokajania potrzeb osób o różnych rodzajach niepełnosprawności lub upośledzenia ruchowego;
- b) zapewniają wszystkim swoim pracownikom pracującym w porcie lotniczym, którzy mają bezpośredni kontakt z pasażerami, szkolenie w zakresie równego traktowania osób niepełnosprawnych i świadomości niepełnosprawności;
- c) zapewniają, aby przy zatrudnieniu wszyscy nowi pracownicy otrzymali szkolenie na temat niepełnosprawności, a także, jeżeli okaże się to potrzebne, aby personel otrzymał szkolenia odświeżające wiedzę.

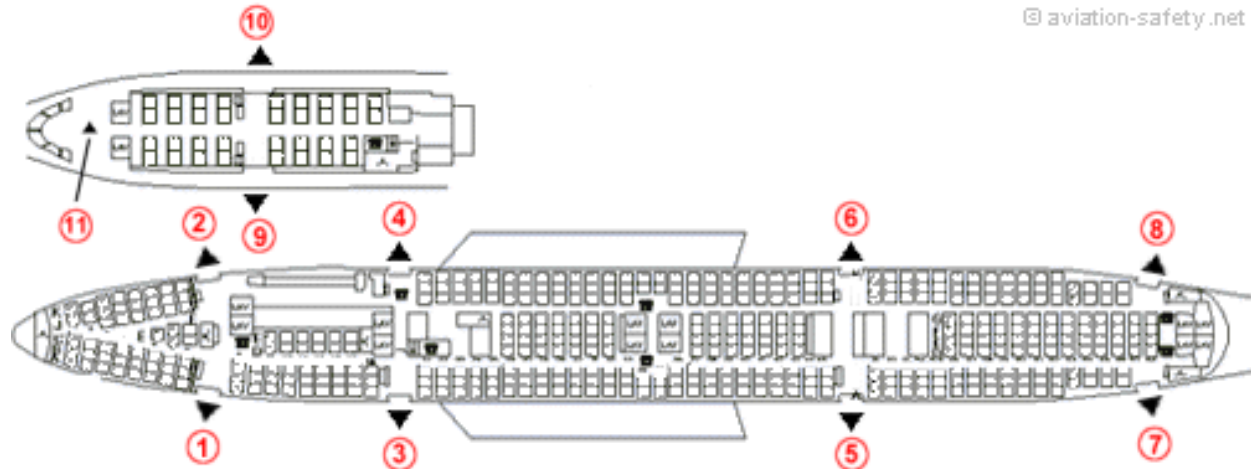


Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach



© aviation-safety.net

© aviation-safety.net





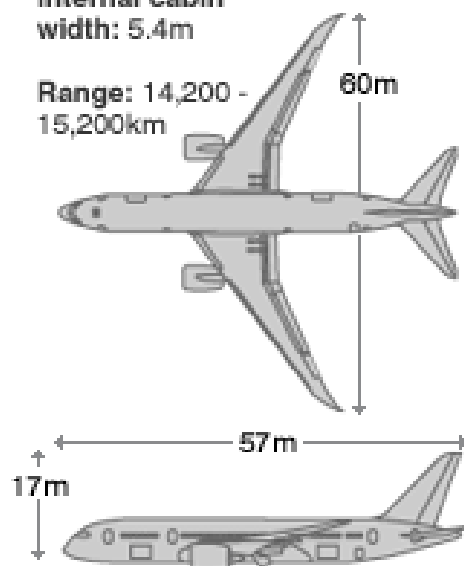
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Boeing 787 Dreamliner

Seating: 210-250

Internal cabin width: 5.4m

Range: 14,200 - 15,200km



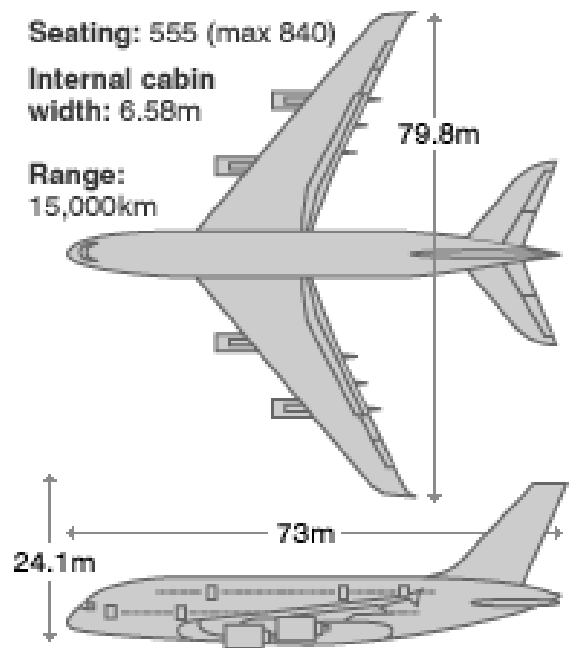
Enters service: 2008

Airbus A380

Seating: 555 (max 840)

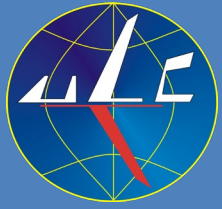
Internal cabin width: 6.58m

Range: 15,000km



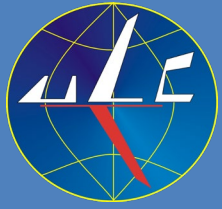
Source: Airbus/Boeing

Enters service: 2007

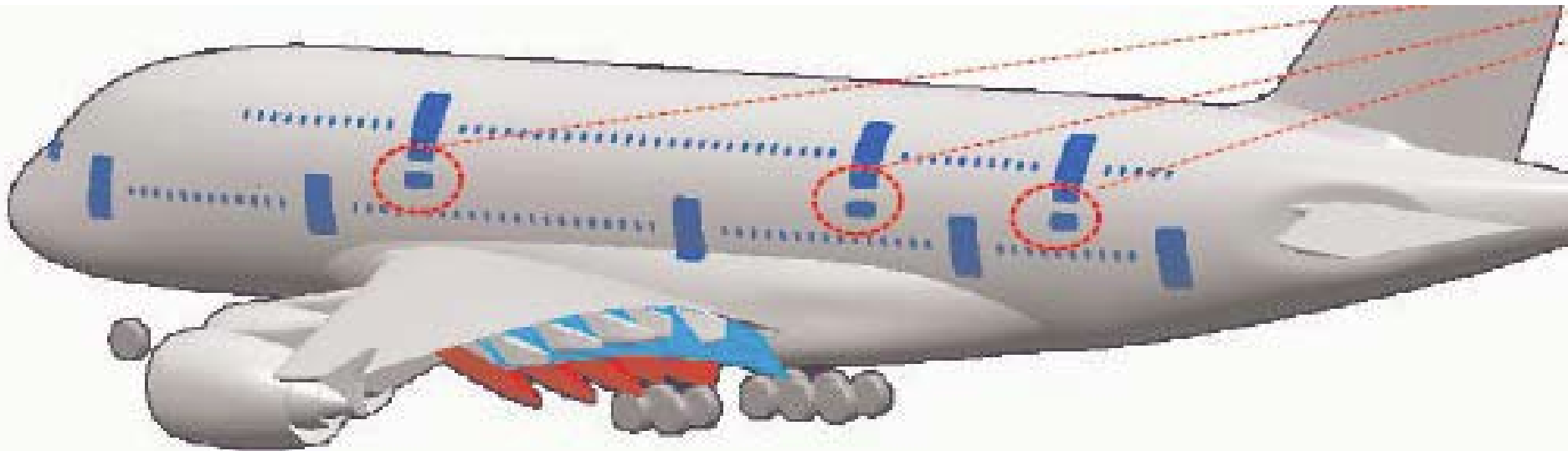


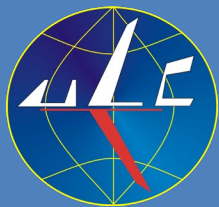
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach



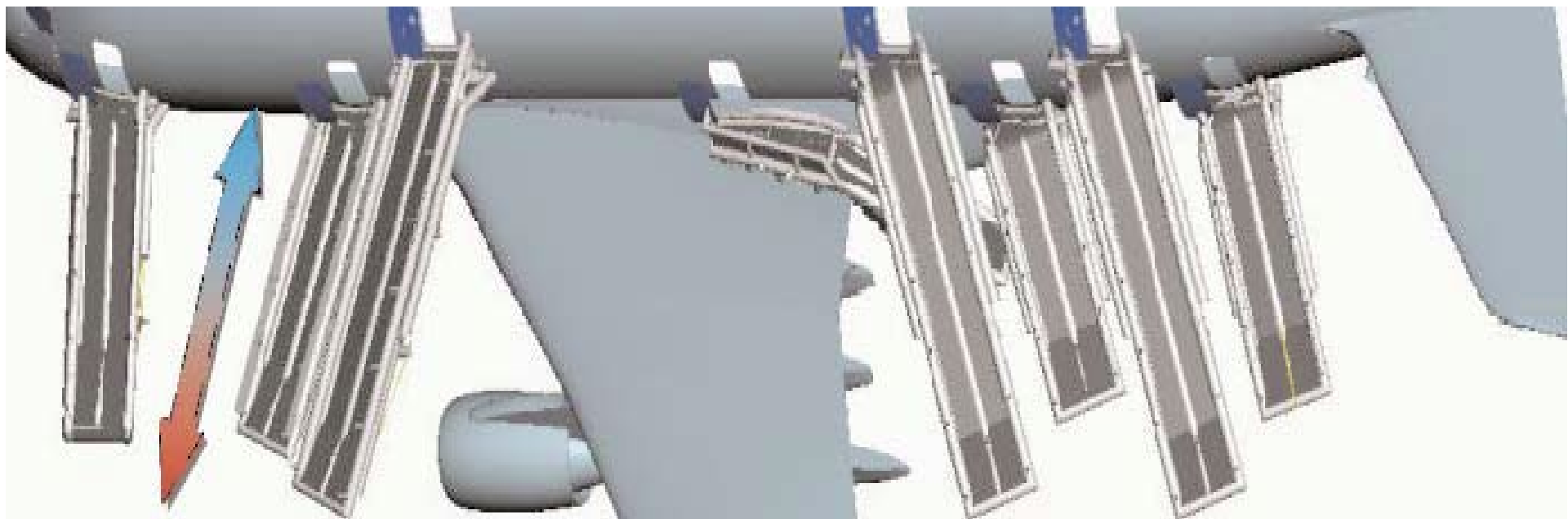


Budowa statków powietrznych - ewakuacja

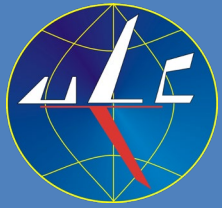


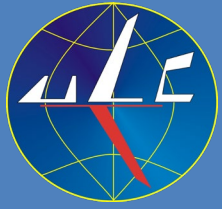


Budowa statków powietrznych - ewakuacja



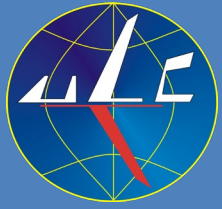
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





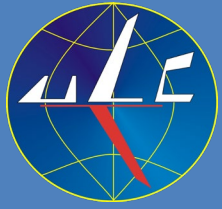
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





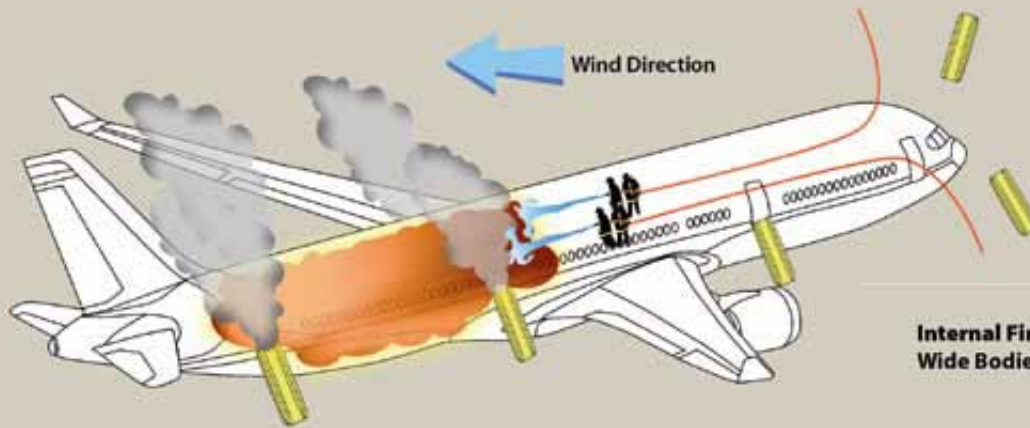
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





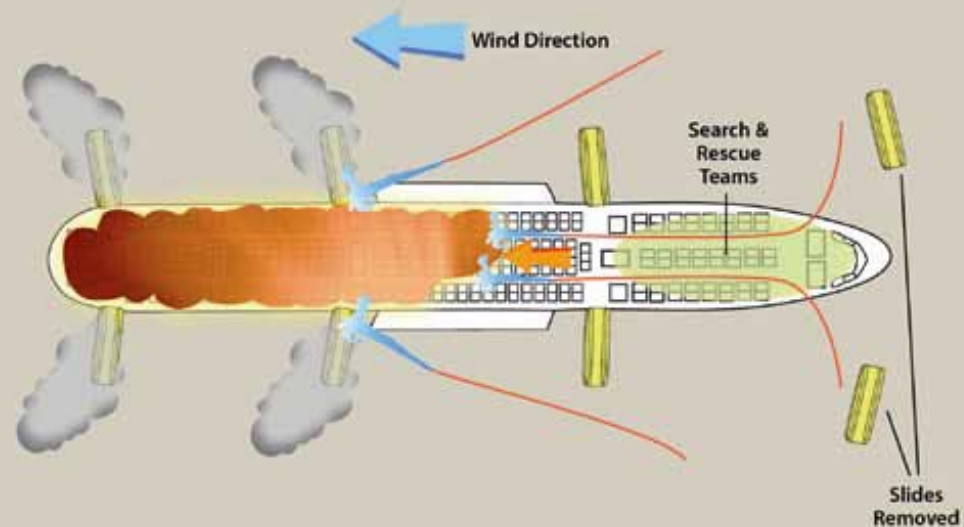
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

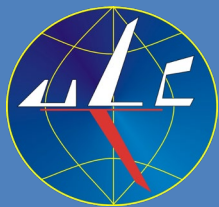
**Internal Firefighting
Wide Bodied Aircraft**



Działania gaśnicze wewnątrz
a/c szerokokadłubowego

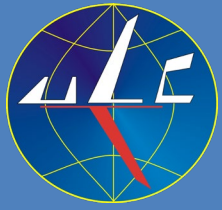
**Internal Firefighting
Wide Bodied Aircraft**





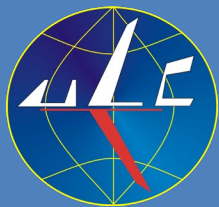
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach



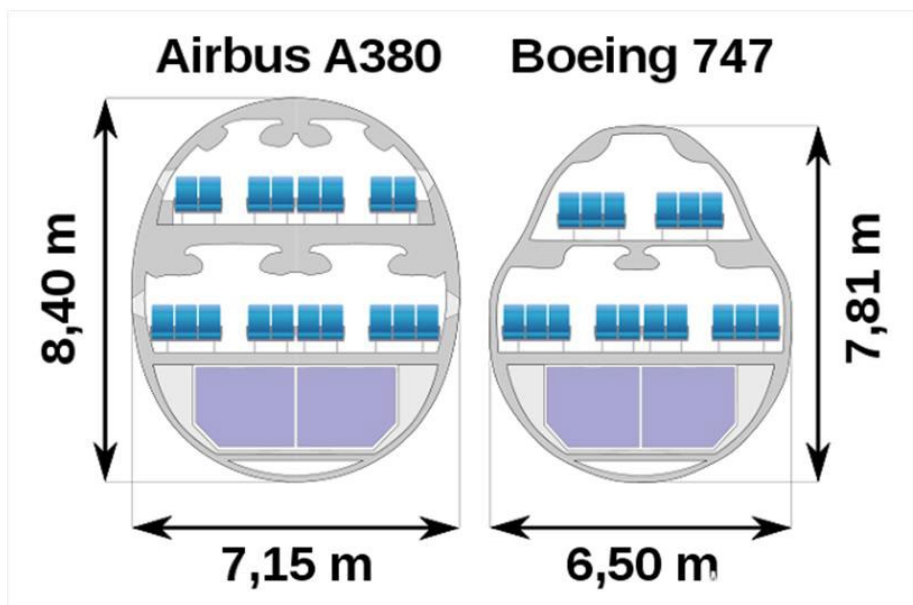


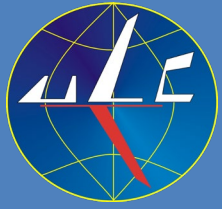
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach





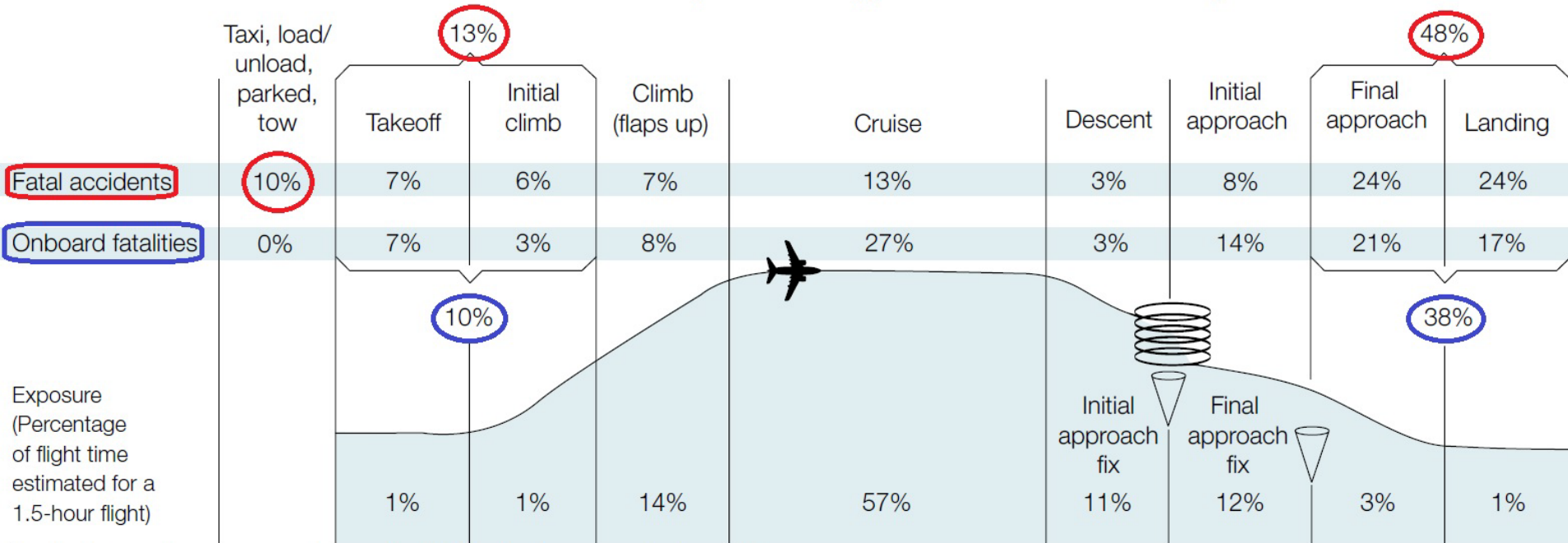
Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach



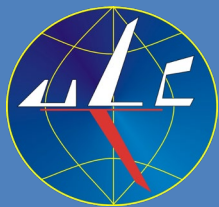


Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Procentowy rozkład wypadków i ofiar śmiertelnych



Note: Percentages may not sum to 100% due to numerical rounding.



Procedury bezpieczeństwa/ewakuacji na lotniskach

Dziękuję za uwagę

mgr inż. poż. Cezary Adamiak – Główny Specjalista,

tel.: +48 22 520 74 77, cadamiak@ulc.gov.pl



W poszukiwaniu rozwiązań

**Przepisy, regulacje dotyczące ewakuacji,
z uwzględnieniem osób ze szczególnymi potrzebami**

Małgorzata Perdeus-Białek,
Dział ds. Osób Niepełnosprawnych
Uniwersytetu Jagiellońskiego

Definicja

Do osób niepełnosprawnych zalicza się te osoby, które mają długotrwale naruszoną sprawność fizyczną, umysłową, intelektualną lub w zakresie zmysłów co może, w oddziaływaniu z różnymi barierami, utrudniać im pełny i skuteczny udział w życiu społecznym, na zasadzie równości z innymi osobami.

(Konwencja ONZ o prawach osób niepełnosprawnych, Art. 1. Cel)

MODEL

MEDYCZNY

INTERAKTYWNY



WADA

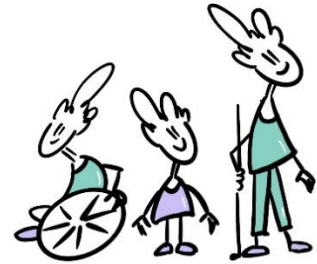
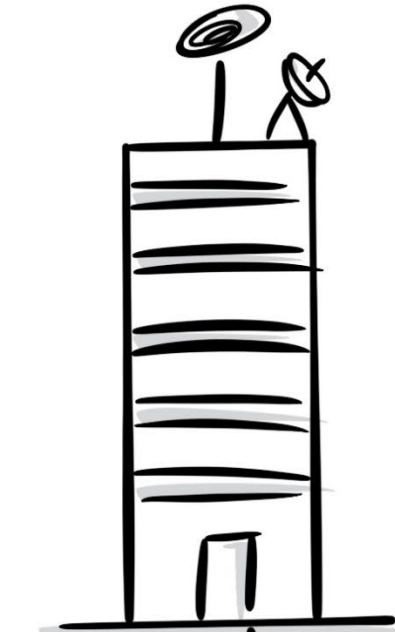
PROBLEM
ZDROWOTNY



SIOSTRO
SKALPEL!



LECZENIE



RÓŻNICA

BARIERA
W OTOCZENIU



LIKWIDACJA BARIERY

Osoba ze szczególnymi potrzebami

osoba, która ze względu na swoje cechy zewnętrzne lub wewnętrzne, albo ze względu na okoliczności, w których się znajduje, musi podjąć dodatkowe działania lub zastosować dodatkowe środki w celu przezwyciężenia bariery, aby uczestniczyć w różnych sferach życia na zasadzie równości z innymi osobami.

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r.
o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami
([link do tekstu ustawy](#))

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 7 czerwca 2010 r.

w sprawie ochrony przeciwpożarowej budynków, innych obiektów budowlanych i terenów

Rozdział 4 Ewakuacja § 15.

1. Z każdego miejsca w obiekcie, przeznaczonego do przebywania ludzi, zapewnia się odpowiednie warunki ewakuacji, umożliwiające szybkie i bezpieczne opuszczanie strefy zagrożonej lub objętej pożarem, dostosowane do liczby i **stanu sprawności osób** przebywających w obiekcie oraz jego funkcji, konstrukcji i wymiarów, a także zastosowanie technicznych środków zabezpieczenia przeciwpożarowego, polegających na:

- 1) zapewnieniu dostatecznej liczby, wysokości i szerokości wyjść ewakuacyjnych;
- 2) zachowaniu dopuszczalnej długości, wysokości i szerokości przejść oraz dojść ewakuacyjnych;

Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z 7 czerwca 2010 r. (cd.)

- 3) zapewnieniu bezpiecznej pożarowo obudowy i wydzieleni dróg ewakuacyjnych oraz pomieszczeń;
- 4) zabezpieczeniu przed zadymieniem wymienionych w przepisach techniczno-budowlanych dróg ewakuacyjnych, w tym: na stosowaniu urządzeń zapobiegających zadymieniu lub urządzeń i innych rozwiązań techniczno-budowlanych zapewniających usuwanie dymu;
- 5) zapewnieniu oświetlenia awaryjnego (ewakuacyjnego i zapasowego) w pomieszczeniach i na drogach ewakuacyjnych wymienionych w przepisach techniczno-budowlanych;
- 6) zapewnieniu możliwości rozgłaszania sygnałów ostrzegawczych i komunikatów głosowych przez dźwiękowy system ostrzegawczy w budynkach, dla których jest on wymagany.

Kategoria zagrożenia ludzi ZLII

- Określona szerokość biegu schodów
- Określona szerokość spocznika schodów
- Określona wysokość i szerokość stopnia
- Mniejsza powierzchnia strefy pożarowej
- Pow. 750 m na wyższej kondygnacji – 2 strefy

Kategoria zagrożenia ludzi	Dopuszczalna powierzchnia strefy pożarowej [m ²]			
	w budynku o jednej kondygnacji nadziemnej (bez ograniczenia wysokości)	w budynku wielokondygnacyjnym		
		niskim (N)	średnio wysokim (SW)	wysokim i wysokociowym (W) i (WW)
1	2	3	4	5
ZL I, ZL III, ZL IV, ZL V	10.000	8.000	5.000	2.500
ZL II	8.000	5.000	3.500	2.000

Ustawa z dnia 19 lipca 2019 r. o zapewnianiu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami

Art. 6. Minimalne wymagania służące zapewnieniu dostępności osobom ze szczególnymi potrzebami obejmują:

1) w zakresie dostępności architektonicznej:

(...)

e) zapewnienie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwości ewakuacji lub ich uratowania w inny sposób;

(...)

Formularz raportu o stanie zapewniania dostępności

Pyt. 5.

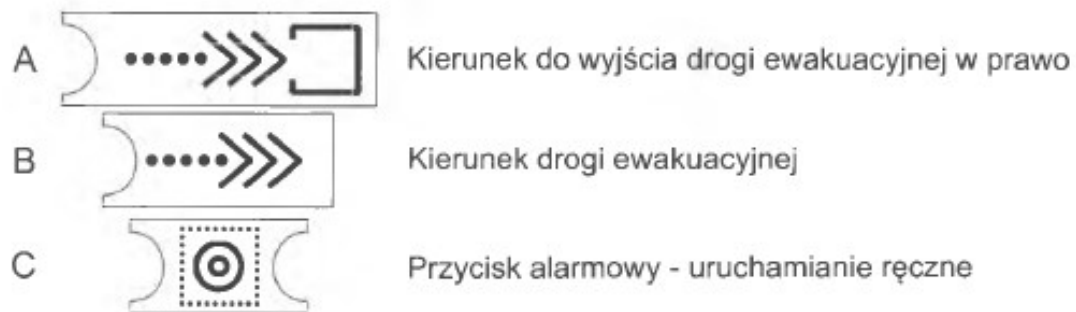
Zapewnianie osobom ze szczególnymi potrzebami możliwości ewakuacji lub uratowania w inny sposób obejmuje m.in.:

- informację o kierunkach i drogach ewakuacji w formie wizualnej (w tym np. oświetlenie dróg ewakuacji w formie listwy przypodłogowej zasilanej z niezależnego źródła), dotykowej (np. tyflograficzne plany ewakuacji) i głosowej (np. przez dźwiękowe systemy ostrzegawcze),
- pozbawione barier i/lub dostosowane dla osób ze szczególnymi potrzebami drogi ewakuacyjne, pokoje oczekiwania na ewakuację, punkty zbiórki, drzwi i przegrody ogniowe i przeciwdymowe, schodowe wózki ewakuacyjne itp.,
- procedury ewakuacyjne i przeszkolenie pracowników.

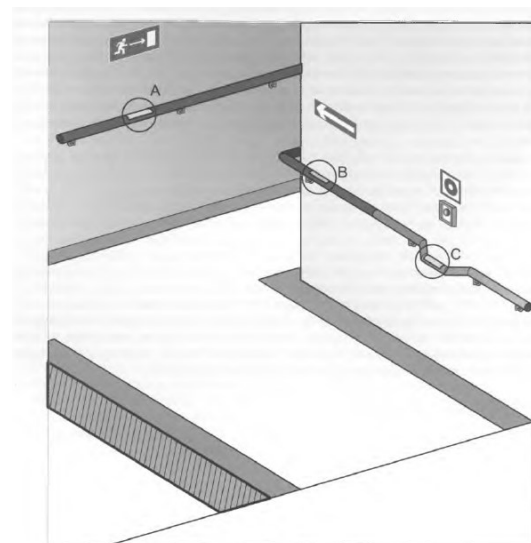
[Link do formularza](#)

„informację o kierunkach i drogach ewakuacji w **formie wizualnej** (w tym np. oświetlenie dróg ewakuacji w formie listwy przypodłogowej zasilanej z niezależnego źródła), **dotykowej** (np. tyflograficzne plany ewakuacji) i **głosowej** (np. przez dźwiękowe systemy ostrzegawcze)”

Przykłady dotykowych oznaczeń fakturowych (skala pomniejszona):



- Opisy w brajlu na poręczach
- Fakturowe oznaczenie na posadzkach
- Poręcze kierunkowe
- Kierunkowe sygnały akustyczne



System LifeLine

Advanced Electronics

- Nadajnik
- Odbiornik instalowany przy łóżku osoby z niepełnosprawnością słuchową
- Pagery do odbierania komunikatów





Sygnalizator akustyczno-optyczny SA-K7N

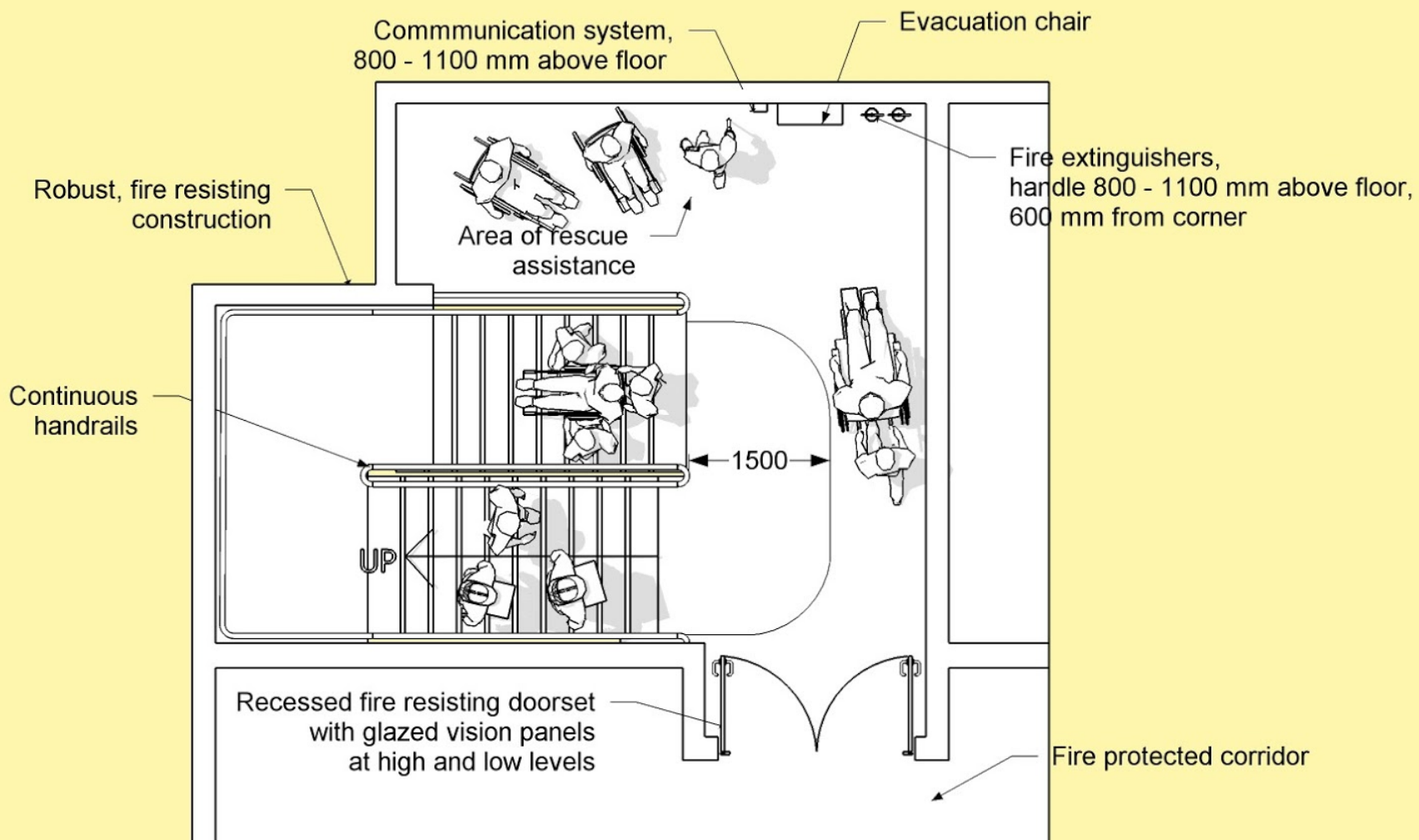
Pożarowy sygnalizator akustyczno-optyczny serii SA-K7N przeznaczony jest do sygnalizowania pożaru wewnątrz budynków. Posiada dokumenty wydane przez CNBOP-PIB.



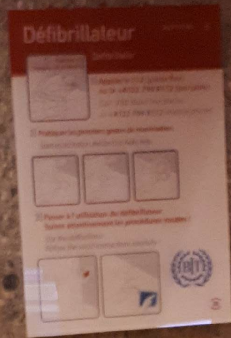
[Link do opisu sygnalizatorów przeciwpożarowych](#)

„pozbawione barier i/lub dostosowane dla osób ze szczególnymi potrzebami drogi ewakuacyjne, pokoje oczekiwania na ewakuację, punkty zbiórki, drzwi i przegrody ogniowe i przeciwdymowe, schodowe wózki ewakuacyjne itp.”

Miejsce do oczekiwania



[Link do źródła](#) (dostęp 25.02.2019)





„procedury ewakuacyjne i przeszkolenie
pracowników”

Pismo okólne Kanclerza UJ nr 9 z dnia 29 kwietnia 2015 r.

- Ewakuacja w pierwszej kolejności
- Pracownik, student, osoby trzecie – podział odpowiedzialności
- Wyniesienie lub przeprowadzenie do miejsca bezpiecznego (na zewnątrz, do innej strefy, do oddymianej klatki schodowej)
- Wykorzystanie dźwigu pożarowego
- Szkolenia osób funkcyjnych (koordynatorów ewakuacji)

Nie ma
systemów umożliwiających komunikację



Refuge Point

YOUR LOCATION IS:

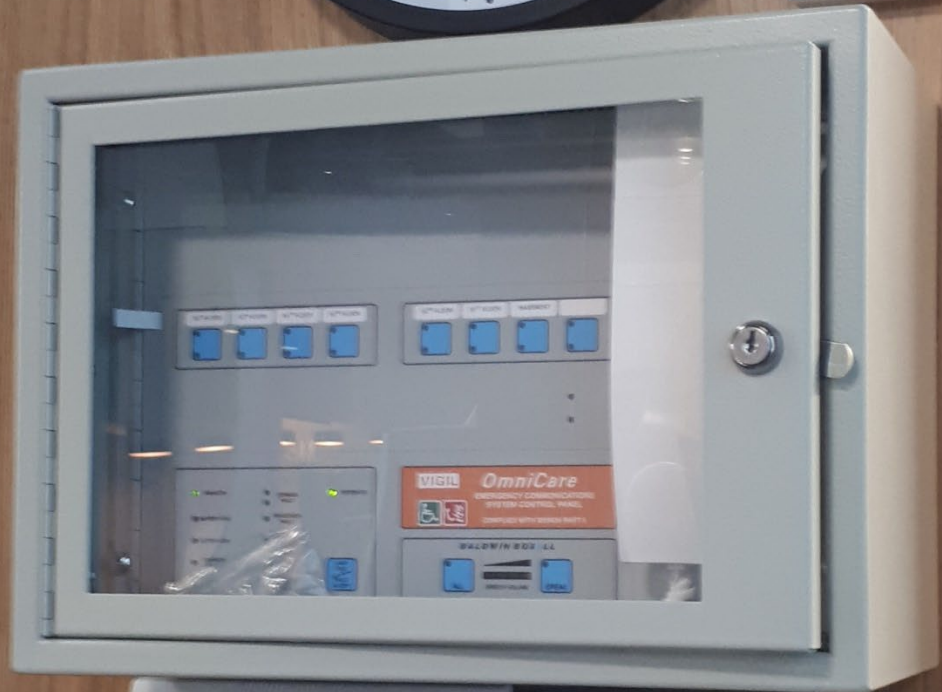
13INF / A / 02



**TO SUMMON ASSISTANCE IN A
FIRE EMERGENCY PLEASE USE
THE 'CALL POINT' PROVIDED**

OR

**CALL SECURITY: 0131 650 2222
(EMERGENCY ONLY)**



TAURON | ARENA KRAKÓW

	POZIOM	C
↓	POZIOM	B.VIP
↓	POZIOM	A





Małgorzata Perdeus-Białek
Dział ds. Osób Niepełnosprawnych UJ
ul. Mickiewicza 9A p. 410
31-120 Kraków
tel. 12 663 43 50
www.don.uj.edu.pl
malgorzata.perdeus-bialek@uj.edu.pl



**Obsługa pasażerów o specjalnych
potrzebach – ważnym elementem
szkoleń zawodowych w grupie
prowadzących pojazdy komunikacji
miejskiej**



Jednym z wielu aspektów dobrej jakości pracy prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej jest **właściwa obsługa pasażerów**

- Kontakt interpersonalny pomiędzy prowadzącym pojazd a jego pasażerem jest zwykle bardzo krótki i czasem zabarwiony wysoką intensywnością emocji.
- Mamy do czynienia z naturalnym zróżnicowaniem postaw i temperamentów.
- Od kierowcy oczekuje się raczej skupienia na bezpiecznym prowadzeniu pojazdu, niż wchodzenia w interakcje z pasażerami.
- Nie jest łatwo ustandaryzować pożądane zachowania, szczególnie w sytuacjach trudnych.
- Musimy brać pod uwagę również pewne ograniczenia osobowościowe po obu stronach.



Najlepszą metodą „uwrażliwienia” prowadzących pojazdy komunikacji miejskiej jest wskazywanie najlepszych praktyk w obsłudze osób o specjalnych potrzebach.

Przez pryzmat osób niepełnosprawnych prowadzący pojazdy nieco inaczej patrzą na swoją rolę w stosunku do ogółu pasażerów.

Uświadamiają sobie, że to oni są gospodarzami pojazdu i swoim postępowaniem dają świadectwo profesjonalizmu lub jego braku!



System szkoleń zawodowych prowadzących pojazdy słabo uwzględnia specyfikę kontaktu z pasażerem.

Dlatego operatorzy – w miarę możliwości – starają się dokładać problematykę kontaktu z pasażerem we własnym zakresie.





Izba Gospodarcza Komunikacji Miejskiej od lat prowadzi działalność edukacyjną w tym zakresie w następujących obszarach:

- moduły szkoleniowe w zakresie obsługi i psychologii kontaktu z pasażerami,
- praktyczne warsztaty z obsługi osób ze specjalnymi potrzebami,
- ogólnopolskie konkursy na najlepszego kierowcę autobusu i najlepszego motorniczego w komunikacji miejskiej,
- publikacje.





Ogólnopolski Konkurs Kierowców zawiera następujące elementy:

- test z przepisów ruchu drogowego,
- jazda sprawnościowa,
- jazda precyzyjna,
- autoprezentacja z elementami komunikowania,
- zadanie psychotechniczne,
- udzielanie pierwszej pomocy,
- zadanie z raportowania technicznego (usterka),
- zadanie finałowe z obsługi pasażerów.



VIII Ogólnopolski Konkurs Kierowców Komunikacji Miejskiej o Puchar Prezesa Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, Łódź – wrzesień 2019

Zadaniem finałowym było:

- udzielenie pomocy przy wejściu do pojazdu,
- przejazd na odcinku kontrolnym,
- zatrzymanie pojazdu i ewakuacja pasażerów po ujawnieniu niebezpiecznego ładunku – z uwzględnieniem dodatkowych utrudnień ze strony „trudnego pasażera”.



Zadanie finałowe na ostatnim konkursie w Łodzi miało charakter scenki z udziałem następujących pasażerów:

- osoby na wózku inwalidzkim,
- osoby niewidomej,
- osoby głuchej,
- tzw. „trudnego” pasażera.





Przykład utrudnienia dla kierowcy:





Ocena prowadzącego ma charakter subiektywny i jest dokonywana w zespole sędziowskim złożonym z:

- przedstawiciela lokalnego środowiska osób niepełnosprawnych,
- psychologa,
- osoby posiadającej uprawnienia zawodowe.





WNIOSKI SZCZEGÓŁOWE:

- do komunikacji z osobą głuchą można wykorzystać telefon komórkowy (!!!)
- w sytuacji zagrożenia życia nie należy unikać kontaktu fizycznego z osobą ratowaną/ewakuowaną

WNIOSKI OGÓLNE:

- praktyczne ćwiczenie ewakuacji z autobusu z „żywymi ludźmi” ma ogromne walory poznawcze dla prowadzących pojazdy,
- kluczową korzyścią dla prowadzących pojazdy była możliwość skonfrontowania swojego działania bezpośrednio z osobami niepełnosprawnymi, ponieważ daje im to wiedzę w obszarze niemal całkowicie dotychczas nieeksplorowanym.



Rekomendacje dotyczące ewakuacji:

- w przypadku zagrożenia życia pasażerów, prowadzący pojazd bezwzględnie musi dopilnować ewakuacji osób niepełnosprawnych wykorzystując obowiązujące zasady i techniki w tym zakresie,
- prowadzący pojazd musi uwzględnić osoby o specjalnych potrzebach np. w sytuacji utrudnień w ruchu,
- planując ewentualne procedury w sytuacjach wypadkowych, trzeba uwzględnić trudne położenie prowadzącego pojazd,
- warto zachęcać osoby na wózkach inwalidzkich do zapinania pasów bezpieczeństwa.



Doświadczenie MZA Warszawa:

Praktyczne powiązanie ćwiczenia ewakuacji
z udzielaniem pierwszej pomocy.





Wnioski zasadnicze:

- Nie można założyć, że opracowanie procedur postępowania rozwiąże wszystkie potencjalne problemy.
- Warto prowadzić szkolenia, podczas których będziemy promować najlepsze praktyki postępowania.
- Wiedza i techniki związane ze wsparciem osób o specjalnych potrzebach w odniesieniu do obsługi pasażerów powinny wystarczyć do sprawnej ich ewakuacji.