

## 1099

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 10 września 2008 r.

**zmieniające rozporządzenie w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych<sup>2)</sup>**

Na podstawie art. 85 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>3)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz. U. Nr 197, poz. 1634) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2 pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7) poziomie natężenia ruchu:

a) małym — należy przez to rozumieć sytuację, gdy liczba operacji lotniczych podczas przeciętnej godziny szczytu nie jest większa niż 15 dla jednej drogi startowej lub wynosi mniej niż 20 dla całego lotniska,

b) średnim — należy przez to rozumieć sytuację, gdy liczba operacji lotniczych podczas przeciętnej godziny szczytu wynosi od 16 do 25 dla jednej drogi startowej lub od 20 do 35 dla całego lotniska,

c) dużym — należy przez to rozumieć sytuację, gdy liczba operacji lotniczych podczas przeciętnej godziny szczytu wynosi ponad 25 dla jednej drogi startowej lub przekracza 35 dla całego lotniska

— gdzie liczba operacji lotniczych w przeciętnej godzinie szczytu jest średnią arytmetyczną wyliczaną z największych godzinowych liczb operacji wykonywanych każdego dnia w roku;”;

2) tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie:

„Wymagania dotyczące przygotowania lotniska do prowadzenia interwencji”;

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Niniejsze rozporządzenie zostało notyfikowane Komisji Europejskiej w dniu 29 kwietnia 2008 r., pod numerem 2008/0172/PL, zgodnie z § 4 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), które wdraża dyrektywę 98/34/WE z dnia 22 czerwca 1998 r. ustanawiającą procedurę udzielania informacji w zakresie norm i przepisów technicznych (Dz. Urz. WE L 204 z 21.07.1998, z późn. zm., Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 13, t. 20, str. 337, z późn. zm.).

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625 i Nr 144, poz. 901.

3) w § 3 dodaje się ust. 3 w brzmieniu:

„3. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby informacja dotycząca poziomu, o którym mowa w ust. 1, była dostępna dla zainteresowanych podmiotów.”;

4) w § 7 w ust. 1 dodaje się pkt 3 w brzmieniu:

„3) wyposażenie pojazdów lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej w:

a) środki łączności służące do współdziałania z innymi pojazdami lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej na tym lotnisku oraz strażnicami,

b) środki łączności do współdziałania ze służbą kontroli ruchu lotniczego.”;

5) w § 10 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Głównym środkiem gaśniczym stosowanym przez lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze, na lotniskach kategorii 1—2 oraz H1—H3, powinna być piana grupy B.”;

6) po § 11 dodaje się § 11a—11c w brzmieniu:

„§ 11a. 1. Sprzęt przeciwpożarowy stosowany w przypadku pożaru paliwa oraz personel przeszkolony w obsłudze tego sprzętu powinny pozostawać w gotowości podczas tankowania i obsługi naziemnej statków powietrznych do momentu przyjazdu lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej.

2. Zarządzający lotniskiem zapewnia środki alarmowania lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej w przypadku powstania pożaru lub znacznego rozlewu paliwa.

§ 11b. 1. Jeżeli tankowanie statku powietrznego metodą nadciśnieniową odbywa się podczas wsiadania, przebywania na pokładzie lub wysiadania pasażerów, to sprzęt naziemny sytuuje się w sposób umożliwiający użycie:

1) wystarczającej liczby wyjść ewakuacyjnych do szybkiej ewakuacji;

2) drogi ewakuacyjnej od każdego z wyjść ewakuacyjnych w sytuacji zagrożenia.

2. Zabrania się tankowania statku powietrznego metodą grawitacyjną podczas wsiadania, przebywania na pokładzie lub wysiadania pasażerów, z wyjątkiem lotów w celu ochrony życia lub zdrowia.

3. Tankowanie, o którym mowa w ust. 1 i 2, może odbywać się tylko w asyście lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej.

§ 11c. Okresowe badania wyposażenia i sprzętu ratowniczego oraz przeciwpożarowego przeprowadza się zgodnie z zaleceniami producentów oraz przepisami dotyczącymi tego sprzętu i wyposażenia.”;

7) w § 12 w ust. 4 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4) usuwania unieruchomionego statku powietrznego.”;

8) po § 12 dodaje się § 12a w brzmieniu:

„§ 12a. Plan powinien uwzględniać czynnik ludzki, w sposób zapewniający optymalną reakcję wszystkich podmiotów przewidzianych do uczestniczenia w interwencji.”;

9) w § 13 pkt 13 otrzymuje brzmienie:

„13) zasady sprawdzania gotowości do realizacji planu w formie ćwiczeń:

a) praktycznych całościowych — prowadzonych z udziałem wszystkich podmiotów przewidzianych do interwencji, nie rzadziej niż raz na dwa lata,

b) praktycznych częściowych — prowadzonych z wybranymi podmiotami, odbywających się w okresach pomiędzy ćwiczeniami, o których mowa w lit. a,

c) aplikacyjnych — prowadzonych z wybranymi podmiotami lub służbami, odbywających się nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy.”;

10) po § 13 dodaje się § 13a i 13b w brzmieniu:

„§ 13a. Jeśli w rejonie operacyjnym lotniska usytuowany jest zbiornik wodny, teren bagnisty lub teren trudno dostępny, nad którymi odbywają się operacje lotnicze, OPRL tego lotniska powinien zawierać określenie sposobu koordynacji działań z odpowiednimi specjalistycznymi podmiotami ratowniczymi, przygotowanymi do działania w sytuacjach zagrożenia.

§ 13b. 1. Zarządzający lotniskiem:

1) określa sposób usuwania unieruchomionych statków powietrznych, w porozumieniu z przewoźnikami wykonującymi na lotnisku loty regularne;

2) zapewnia sprzęt do usuwania unieruchomionych statków powietrznych;

3) opracowuje procedurę usuwania unieruchomionego statku powietrznego, w której określa w szczególności:

a) typ największego statku powietrznego, jaki może być usunięty przez zarządzającego,

b) zadania zarządzającego lotniskiem i posiadacza świadectwa rejestracji statku powietrznego,

c) zasady powiadamiania posiadacza świadectwa rejestracji statku powietrznego o konieczności usunięcia statku powietrznego, do którego świadectwo rejestracji posiada,

d) zasady współpracy ze służbą ruchu lotniczego,

e) podmiot odpowiedzialny za usuwanie unieruchomionego statku powietrznego,

f) sprzęt i personel właściwy do usuwania unieruchomionych statków powietrznych.

2. Zarządzający lotniskiem publikuje w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska) informację dotyczącą możliwości usuwania unieruchomionych statków powietrznych na lotnisku zawierającą maksymalną masę startową statku powietrznego lub typ największego statku powietrznego, który może być usunięty.

3. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby działania związane z usuwaniem unieruchomionych statków powietrznych nie utrudniły czynności związanych z badaniem okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych.”;

11) w § 14 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Zarządzający lotniskiem opracowuje procedurę powiadamiania o zmianie kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska Prezesa Urzędu, w formie NOTAM oraz pilotów wykonujących operacje lotnicze na danym lotnisku.”;

12) po rozdziale 3 dodaje się rozdział 3a w brzmieniu:

### „Rozdział 3a

#### Infrastruktura lotniska dla celów interwencji

§ 14a. 1. W portach lotniczych lotniskowe pojazdy ratowniczo-gaśnicze powinny zostać rozmieszczone w strażnicach.

2. Lokalizacja strażnicy nie powinna:

1) zakłócać działania lotniczych urządzeń nawigacyjnych;

2) przeszkadzać w normalnym kotowaniu statków powietrznych;

3) wydłużać czasu reakcji w dojazdach do jakiegokolwiek części pola manewrowego.

3. W portach lotniczych o dużym natężeniu ruchu powinny zostać wybudowane strażnice, w liczbie większej niż jedna, zlokalizowane w sposób umożliwiający osiągnięcie czasu reakcji, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1.

4. Jeśli na lotnisku znajduje się więcej niż jedna strażnica, w każdej z nich powinien być garażowany co najmniej jeden lotniskowy pojazd ratowniczo-gaśniczy.
  5. Zarządzający lotniskiem zapewnia lotniskowym pojazdom ratowniczo-gaśniczym możliwości utrzymania łączności radiowej oraz ogrzewania i chłodzenia.
- § 14b. 1. Strażnica powinna zostać wyposażona w dzwonki alarmowe i instalację nagłaśniającą.
2. Dzwonki alarmowe i instalacja nagłaśniająca powinny być tak usytuowane, aby były słyszalne we wszystkich pomieszczeniach strażnicy oraz na jej terenie przy hałasie wywoływanym przez statki powietrzne.
  3. Dodatkowe wymagania techniczno-budowlane dla strażnic określają przepisy w sprawie szczegółowych warunków bezpieczeństwa i higieny służby strażaków.
- § 14c. 1. Bramy w strażnicy powinny zapewniać szybki i bezpieczny wyjazd lotniskowych pojazdów ratowniczo-gaśniczych.
2. Otwieranie bram wyjazdowych sterowanych elektronicznie nie powinno trwać dłużej niż 15 sekund od chwili ogłoszenia alarmu.
  3. Konstrukcja strażnicy powinna umożliwiać dostęp do górnych części samochodów oraz dokonanie inspekcji, w szczególności zbiorników na środek pianotwórczy i wodę.
- § 14d. 1. Boks garażowy strażnicy włącznie z powierzchnią obsługową powinien być wybudowany z uwzględnieniem parametrów eksploatowanych na lotnisku lotniskowych pojazdów ratowniczo-gaśniczych.
2. Boksy garażowe powinny zostać wyposażone w instalację elektryczną do ogrzewania silników pojazdów, zasilania prostowników akumulatorów oraz innych urządzeń ochronnych. Silniki powinny być utrzymywane w temperaturze zapewniającej natychmiastowy wyjazd pojazdów.
  3. W przypadku garażowania lotniskowych pojazdów ratowniczo-gaśniczych w kolumnie, boksy garażowe powinny być wybudowane tak, aby był zapewniony wyjazd do strażnicy od jej zaplecza.
  4. Lotniskowe pojazdy ratowniczo-gaśnicze powinny być parkowane w strażnicy w taki sposób, aby awaria jednego z pojazdów nie utrudniała wyjazdu innym.
- § 14e. 1. W strażnicy powinien znajdować się punkt alarmowy przyjmujący wezwania i alarmy, znajdujący się w pomieszczeniu zlokalizowanym tak, aby w normalnych warunkach pracy dyspozytor mógł obserwować co najmniej pole wzlotów.
2. W pomieszczeniu, w którym zlokalizowany jest punkt alarmowy, powinna funkcjonować izolacja dźwiękowa, wentylacja oraz klimatyzacja.
3. Wyposażenie punktu alarmowego powinno zapewniać jego całodobowe użytkowanie, w szczególności powinny zostać zapewnione:
    - 1) bezpośrednia łączność telefoniczna ze służbą kontroli ruchu lotniczego;
    - 2) środki łączności do współdziałania z pojazdami lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej;
    - 3) środki łączności do alarmowania i współpracy:
      - a) ze służbami lotniskowymi określonymi w planie,
      - b) z lokalnymi podmiotami ratowniczymi określonymi w planie.
- § 14f. 1. Awaryjne drogi dojazdowe na lotnisku powinny być wybudowane zgodnie z wymaganiami techniczno-budowlanymi dla dróg pożarowych określonymi przepisami w sprawie przeciwpożarowego zaopatrzenia w wodę oraz dróg pożarowych, z uwzględnieniem ust. 2—7.
2. Drogi, o których mowa w ust. 1, powinny być wybudowane w strefach podejścia i wznoszenia w odległości co najmniej 1 000 m od progów dróg startowych lub do granic administracyjnych lotniska.
  3. W porcie lotniczym drogi, o których mowa w ust. 1, powinny mieć nawierzchnię sztuczną, a w odległości do 90 m od drogi startowej — nawierzchnię niepyłącą.
  4. Na drogach powinny zostać wybudowane strefy mijania pojazdów pozwalające na przejazd pojazdów ratowniczych w obu kierunkach.
  5. Jeśli lotnisko jest ogrodzone, należy maksymalnie ułatwić wyjazd przez zainstalowanie bram awaryjnych lub łamliwych barier. Zewnętrzne powierzchnie bram awaryjnych lub barier łamliwych powinny zostać oznakowane zgodnie z ich przeznaczeniem w miejscach, gdzie awaryjne drogi dojazdowe wyposażone w bramy awaryjne lub łamliwe bariery dochodzą do dróg publicznych, włącznie z zakazem parkowania w ich bezpośrednim sąsiedztwie.
  6. Drogi, bramy i bariery powinny być poddawane, przynajmniej raz w miesiącu, inspekcjom oraz próbom technicznym potwierdzającym ich niezawodność w czasie prowadzenia interwencji w przypadku zdarzeń lotniczych poza lotniskiem.
  7. Krawędzie drogi powinny zostać oznaczone znacznikami (obiektami umieszczonymi powyżej powierzchni ziemi w celu wyznaczenia linii granicznej) co 10 m.

- § 14g. 1. Zarządzający lotniskiem o średnim lub dużym natężeniu ruchu zapewni na miejscu każdego zdarzenia lotniczego dostawę wody w ilości 4 540 dm<sup>3</sup>/min przez co najmniej 30 minut.
2. Aby zapewnić dostawy wody, o których mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem może stosować:
- 1) dodatkową autocysternę do przewozu wody;
  - 2) system dowozu (zaopatrzenia wodnego) zapewniający szybkie uzupełnienie wody w samochodach biorących udział we wstępnej fazie gaszenia pożaru;
  - 3) instalację hydrantową z hydrantami umieszczonymi za progami dróg startowych lub w ich sąsiedztwie;
  - 4) stałe zbiorniki na wodę, zlokalizowane w odpowiednich odległościach od dróg startowych;
  - 5) wyniesione zbiorniki grawitacyjne z wodą umożliwiające szybkie uzupełnienie zbiorników lotniskowych samochodów ratowniczo-gaśniczych.”;
- 13) po § 23 dodaje się § 23a w brzmieniu:  
„§ 23a. Szkolenia, o których mowa w § 18 ust. 1 oraz § 23 ust. 1, powinny być prowadzone ze szczególnym uwzględnieniem czynnika ludzkiego.”;
- 14) w załączniku nr 1 do rozporządzenia:  
a) tabela nr 1 otrzymuje brzmienie:  
„**Tabela nr 1. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotniskach dla samolotów**

Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska	Piana gaśnicza spełniająca wymagania pian gaśniczych grupy A <sup>1)</sup>		Piana gaśnicza spełniająca wymagania pian gaśniczych grupy B <sup>1)</sup>		Uzupełniający środek gaśniczy
	objętość wody <sup>2)</sup> [dm <sup>3</sup> ]	wydatek roztworu pianotwórczego [dm <sup>3</sup> x min. <sup>-1</sup> ]	objętość wody <sup>2)</sup> [dm <sup>3</sup> ]	wydatek roztworu pianotwórczego [dm <sup>3</sup> x min. <sup>-1</sup> ]	ilość proszku gaśniczego [kg]
1	2	3	4	5	6
1	-	-	230	230	45
2	-	-	670	550	90
1 i 2 <sup>3)</sup>	-	-	-	-	45
3	1800	1300	1200	900	135
4	3600	2600	2400	1800	135
5	8100	4500	5400	3000	180
6	11800	6000	7900	4000	225
7	18200	7900	12100	5300	225
8	27300	10800	18200	7200	450
9	36400	13500	24300	9000	450
10	48200	16600	32300	11200	450

<sup>1)</sup> Objętość wody przeznaczanej do wytwarzania piany dla intensywności podawania 8,2 dm<sup>3</sup>/min/m<sup>2</sup> dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych grupy A, oraz 5,5 dm<sup>3</sup>/min/m<sup>2</sup> dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych grupy B. Przedstawione intensywności podawania należy uważać za minimalne, zakładające opanowanie pożaru w ciągu jednej minuty.

<sup>2)</sup> Objętości wody podane w kolumnach 2 i 4 oparte są na średniej całkowitej długości samolotu danej kategorii. Gdy spodziewane są operacje lotnicze samolotów większych niż wielkość średnia, to objętości wody powinny być przeliczone ponownie.

<sup>3)</sup> Dotyczy lotnisk niepublicznych o małym natężeniu ruchu lotniczego.”,

b) tabela nr 4 otrzymuje brzmienie:

**„Tabela nr 4. Minimalna liczba obecnych pracowników lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej na lotnisku**

<b>Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska</b>	<b>Minimalna liczba pracowników <sup>1)</sup></b>	
1–2, H1	2	
3, H2	3	
4–5, H3	4	
6–7	według analizy zabezpieczenia operacyjnego przeprowadzonej przez zarządzającego lotniskiem, w uzgodnieniu z właściwym terenowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej, z tym że liczba obecnych pracowników na zmianie, przydzielonych do obsługi pojazdów ratowniczo-gaśniczych oraz wyposażenia ratowniczego, nie może być mniejsza niż:	6 <sup>2)</sup>
8		8 <sup>3)</sup>
9–10		12 <sup>4)</sup>

<sup>1)</sup> Minimalna liczba pracowników nie uwzględnia pracowników wykonujących obowiązki: kierownika i zastępcy jednostki ochrony przeciwpożarowej (komendant, szef służby ratowniczej), specjalistów, inspektorów, obsady punktu alarmowego, stażystów.

<sup>2)</sup> Minimalna liczba pracowników ulega zwiększeniu o jednego pracownika od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad 3 milionów, z uwzględnieniem pkt 1.

<sup>3)</sup> Minimalna liczba pracowników ulega zwiększeniu o jednego pracownika od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad 5 milionów, z uwzględnieniem pkt 1.

<sup>4)</sup> Minimalna liczba pracowników ulega zwiększeniu o jednego pracownika od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad 7 milionów, z uwzględnieniem pkt 1.

Uwaga: pkt 2—4 mają zastosowanie do momentu, gdy liczba pracowników jest zgodna z liczbą miejsc siedzących w pojazdach lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej.”,

c) tabela nr 6 otrzymuje brzmienie:

**„Tabela nr 6. Wyposażenie ratownicze przewożone łącznie na posiadanych przez zarządzającego lotniskiem lotniskowych pojazdach ratowniczo-gaśniczych**

Lp.	Rodzaj sprzętu ratowniczego	Kategoria lotniska					
		1-2	3-5	6-7	8	9-10	H1-H3 <sup>1)</sup>
		wyposażenie w sztukach					
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Wkrętaki (zestaw)	1	1	1	1	1	1
2	Zestaw narzędzi nieiskrzących	-	1	1	1	2	1
3	Klucz nastawny	1	1	1	2	2	1
4	Topór ratowniczy duży, nieklinujący	-	1	2	3	4	1
5	Topór ratowniczy mały, nieklinujący	1	1	2	3	4	-
6	Nożyce do cięcia prętów o średnicy co najmniej Ø 10 mm	1	1	2	3	4	1
7	Nożyce do blachy	1	1	1	1	1	1
8	Szczypce nastawne o długości 250 mm	1	1	1	2	2	1
9	Szczypce boczne o długości 160 mm	1	1	1	2	2	1
10	Łom duży o długości 1500 mm	-	1	1	2	2	1
11	Łom mały o długości 1000 mm	1	1	1	2	2	-
12	Ręczne uniwersalne narzędzie ratownicze	1	1	2	3	4	1
13	Przecinak ślusarski o szerokości 25 mm	1	1	1	2	2	1
14	Młotek 2 kg	1	1	1	2	2	1
15	Szpadel	1	1	2	3	4	1
16	Bosak podręczny o długości 3 m	1	1	1	2	3	1
17	Koc gaśniczy	1	1	2	3	4	1
18	Drabina wysuwana o długości odpowiedniej do wysokości najwyższego statku powietrznego operującego z lotniska	-	1	2	3	4	1

1	2	3	4	5	6	7	8
19	Linka ratownicza o długości 20 m	1	1	2	3	4	1
20	Linka ratownicza o długości 30 m	-	1	2	3	4	-
21	Klin do blokowania kół o wysokości 10 cm <sup>3)</sup>	2	2	2	2	2	2
22	Klin do blokowania kół o wysokości 15 cm	-	-	2	2	2	-
23	Piła łańcuchowa do drewna	-	1	1	2	2	1
24	Piła tarczowa do betonu i stali z kompletem tarcz zapasowych	-	1	1	2	3	1
25	Nóż do przecinania pasów bezpieczeństwa	1	2	4	6	8	1
26	Aparat powietrzny butlowy – nadciśnieniowy z butlą zapasową	1 komplet na każdego ratownika w służbie					
27	Zestaw głośnomówiący	-	-	1	1	2	-
28	Zestaw pierwszej pomocy medycznej R1 określonej dla Państwowej Straży Pożarnej	1	-	-	-	-	-
29	Zestaw pierwszej pomocy medycznej R2 określonej dla Państwowej Straży Pożarnej	-	1	2	3	4	1
30	Nosze ratownicze podbierające	1	1	2	3	4	1
31	Płachta impregnowana o wymiarach 3 m x 3 m	-	1	1	2	3	1
32	Agregat wentylacyjno-oddymiający (z przystawkami na wodę i pianę)	-	-	1	2	3	-
33	Latarka	-	2	4	6	8	2
34	Kamera termowizyjna <sup>2)</sup>	-	1	1	1	2	-
35	Noktowizor <sup>2)</sup>	-	1	1	1	1	1
36	Pirometr	-	1	1	1	2	1
37	Przyrządy pomiarowe i wykrywacze <sup>4)</sup>	-	1	1	1	2	-

1	2	3	4	5	6	7	8
38	Zestaw do uszczelniania wycieków paliwa	-	1	1	2	2	1
39	Ubranie ochrony biologicznej <sup>2)</sup>	-	2	2	4	6	-
40	Ubranie żaroodporne <sup>3)</sup>	2	2	2	4	6	2
41	Ubranie gazoszczelne <sup>2)</sup>	-	-	4	4	6	-
42	Zestaw narzędzi hydraulicznych kategorii 2 <sup>5)</sup>	-	1	1	1	2	1
43	Zestaw narzędzi hydraulicznych kategorii 1 <sup>6), 7)</sup>	-	-	-	1	1	-
44	Zestawy podnośników pneumatycznych niskociśnieniowych <sup>8)</sup>	-	1	1	1	1	-
45	Zestawy podnośników pneumatycznych wysokociśnieniowych <sup>8)</sup>	-	1	2	3	4	1
46	Zestaw do usuwania rozlewów i wycieków produktów ropopochodnych	-	-	1	1	1	1
47	Zestaw oświetleniowy	jeden zestaw na pojazd ratowniczo-gaśniczy					

<sup>1)</sup> Na lotniskach dla śmigłowców na obiektach wyposażenie ratownicze powinno być przechowywane w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

<sup>2)</sup> Wymagane na wyposażeniu lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych w przypadku braku dostępności w ciągu 15 minut przy wykorzystaniu możliwości podmiotów realizujących zadania z zakresu ratownictwa.

<sup>3)</sup> Nie dotyczy lotnisk dla szybowców.

<sup>4)</sup> W skład zestawu wchodzi co najmniej: radiometr, miernik wielogazowy (eksplozymetr), pehametr lub zestaw papierków lakmusowych.

<sup>5)</sup> Zestaw obejmuje: pompę, przewody, rozdzielacze, łańcuchy, wymienne końcówki, nożyce i rozpieracz (lub nożyco-rozpieracz kombi) o sile cięcia do 30 t i sile rozpierania do 10 t, zaciskacz do rur.

<sup>6)</sup> Zestaw obejmuje: pompę, przewody, rozdzielacze, łańcuchy, wymienne końcówki, nożyce o sile cięcia powyżej 30 t, rozpieracz o sile rozpierania powyżej 10 t, rozpieracze kolumnowe, zaciskacz do rur.

<sup>7)</sup> W przypadku posiadania przez lotnisko dwóch zestawów narzędzi hydraulicznych kategorii 2 dopuszcza się stosowanie ich zamiast zestawu narzędzi hydraulicznych kategorii 1.

<sup>8)</sup> Zestaw zawiera: poduszki pneumatyczne (2 szt.), reduktor ciśnienia (1 szt.), węże nisko-/wysokociśnieniowe (2 szt.), podwójny układ sterujący (1 szt.), zestaw naprawczy (1 szt.) i pokrowiec (1 szt.).”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 10, który wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*