

Warszawa, dnia 23 kwietnia 2013 r.

Poz. 487

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

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”;
- 2) zakres obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 84 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”;
- 3) warunki i program szkolenia lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, zwanych dalej „lsg”.

2. Wymagania dotyczące przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia aktami bezprawnej ingerencji określają przepisy wydane na podstawie art. 187 ustawy.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) interwencji – należy przez to rozumieć działania ratownicze w rozumieniu art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 178, poz. 1380, z 2010 r. Nr 57, poz. 353 oraz z 2012 r. poz. 908), inicjowane przez lsg;
- 2) lotnisku certyfikowanym – należy przez to rozumieć lotnisko, o którym mowa w art. 4 ust. 3a rozporządzenia 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 uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);
- 3) operacjach na lotnisku – należy przez to rozumieć start lub lądowanie statku powietrznego, w których za początek operacji uważa się uruchomienie silnika albo silników, a za zakończenie wyłączenie silnika albo silników;
- 4) pianie grupy A – należy przez to rozumieć pianę gaśniczą, do tworzenia której stosuje się głównie środki pianotwórcze proteinowe (P), fluoroproteinowe (FP), syntetyczne (S), alkoholoodporne (AR);
- 5) pianie grupy B – należy przez to rozumieć pianę gaśniczą, do tworzenia której stosuje się głównie środki pianotwórcze tworzące film wodny (AFFF – Aqueous Film Forming Foam) lub fluoroproteinowe (FFFP – Film Forming FluoroProtein);

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

- 6) poziomie ochrony ratowniczo-gaśniczej – należy przez to rozumieć odpowiednią dla danej kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska liczbę pracowników lsr-g, pojazdów ratowniczo-gaśniczych, środków gaśniczych oraz wyposażenia, gotowych do podjęcia interwencji;
- 7) rejonie operacyjnym lotniska – należy przez to rozumieć teren lotniska i obszar wokół niego, na którym służby lotniskowe oraz inne podmioty określone w PDSZ udzielają pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie zgodnie z zasadami określonymi w PDSZ, o promieniu:
 - a) 8000 m – w przypadku lotniska certyfikowanego,
 - b) 3000 m – w przypadku lotniska o ograniczonej certyfikacji lub lotniska użytku wyłącznego– od punktu odniesienia lotniska;
- 8) służbach lotniskowych – należy przez to rozumieć personel lotniska lub jednostki organizacyjne utworzone przez zarządzającego lotniskiem, których zadania są związane z operacjami na lotnisku;
- 9) zasadach czynnika ludzkiego (Human Factors Principles) – należy przez to rozumieć zasady czynnika ludzkiego w rozumieniu pkt 1.1 Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., tom I – „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz. 4).

§ 3. 1. Zarządzający lotniskiem certyfikowanym oraz zarządzający innym lotniskiem, na którym utworzono lsr-g, zapewniają poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska odpowiadający kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska, zwanej dalej „kategorią lotniska”.

2. Kategorię lotniska wyznacza się na podstawie całkowitych długości oraz maksymalnych szerokości kadłubów największych samolotów lub na podstawie całkowitych długości śmigłowców regularnie wykonujących operacje na danym lotnisku, zgodnie z tabelami nr 1 i 2 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. Zarządzający, o których mowa w ust. 1, mogą wyznaczyć niższą kategorię lotniska niż kategoria lotniska wyznaczona w sposób określony w ust. 2, jeżeli przewidują okresy zmniejszonej aktywności operacji na lotnisku. Wyznaczona kategoria lotniska nie może być jednak niższa niż kategoria lotniska wymagana w przypadku największych statków powietrznych wykonujących te operacje na danym lotnisku w okresach zmniejszonej aktywności, niezależnie od liczby tych operacji.

4. Zarządzający lotniskiem zapewnia przekazanie do opublikowania w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczej, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy, informacji dotyczących:

- 1) kategorii lotniska;
- 2) zmiany kategorii lotniska;
- 3) niepewnienia poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej odpowiadającego danej kategorii lotniska.

5. Jeżeli zarządzający, o których mowa w ust. 1, nie mogą zapewnić poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej odpowiadającego danej kategorii lotniska, wprowadzają do czasu przywrócenia wymaganego poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska ograniczenia w wykonywaniu operacji na lotnisku, stosownie do aktualnej kategorii lotniska.

§ 4. 1. Lsr-g jest zorganizowana w taki sposób, aby było możliwe podjęcie zgodnie z zasadami określonymi w PDSZ interwencji w sytuacjach zagrożenia, a w szczególności:

- 1) wystąpienia wypadku lotniczego w rejonie operacyjnym lotniska;
- 2) wystąpienia wypadku lotniczego poza rejonem operacyjnym lotniska w granicach strefy kontrolowanej lotniska (CTR – Controlled Zone) albo strefy ruchu lotniskowego (ATZ – Aerodrome Traffic Zone);
- 3) gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że w rejonie operacyjnym lotniska wystąpiło zdarzenie mogące skutkować wypadkiem lotniczym;
- 4) gdy statek powietrzny, który znalazł się w rejonie operacyjnym lotniska, uległ uszkodzeniu lub awarii technicznej, lub wystąpiło inne zdarzenie mające wpływ na bezpieczeństwo lotu tego statku.

2. Zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, opracowują procedury, które umożliwią ogłoszenie w przypadku, o którym mowa w ust. 1:

- 1) pkt 1 i 2 – „fazy niebezpieczeństwa” oznaczającej udanie się służb lotniskowych oraz podmiotów określonych w PDSZ na miejsce wypadku lotniczego;

- 2) pkt 3 – „fazy alarmu” oznaczającej udanie się służb lotniskowych oraz podmiotów określonych w PDSZ w rejonach koncentracji lub miejsca oczekiwania;
- 3) pkt 4 – „fazy niepewności” oznaczającej udanie się służb lotniskowych określonych w PDSZ w rejonach koncentracji lub miejsca oczekiwania.

3. W fazach, o których mowa w ust. 2, wskazuje się źródło zagrożenia przez dodanie określenia:

- 1) „powietrze” – gdy sytuacja ma związek ze statkiem powietrznym;
- 2) „ziemia” – gdy sytuacja ma związek z elementami infrastruktury lotniskowej;
- 3) „powietrze – ziemia” – gdy sytuacja ma związek ze statkiem powietrznym i elementami infrastruktury lotniskowej.

4. Zarządzający lotniskiem certyfikowanym zapewnia system alarmowy umożliwiający dyżurnemu operacyjnemu portu lotniczego, a na lotniskach, na których funkcjonuje służba ruchu lotniczego (ATS), również tej służbie, ogłoszenie fazy, o której mowa w ust. 2, dla pracowników lsr-g, personelu medycznego i personelu ochrony.

§ 5. 1. Lsr-g:

- 1) ma osiągać czas reakcji wynoszący:
 - a) do trzech minut do każdego punktu drogi startowej używanej do operacji na lotnisku – w przypadku lotnisk naziemnych dla samolotów,
 - b) do dwóch minut do każdego punktu strefy przyziemienia i utraty siły nośnej (TLOF) – w przypadku lotnisk naziemnych dla śmigłowców;
- 2) ma mieć możliwość natychmiastowego podjęcia interwencji lub ma przebywać w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska podczas wykonywania operacji na lotnisku – w przypadku lotnisk nawodnych dla samolotów, śmigłowców oraz lotnisk dla śmigłowców na obiektach.

2. W przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 1, 2 albo H1, na którym używa się pojazdu samochodowego lub przyczepy niebędących pojazdami ratowniczo-gaśniczymi, czas reakcji, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, wydłuża się o minutę.

3. Czas reakcji jest mierzony od momentu poinformowania lsr-g o ogłoszonej fazie, o której mowa w § 4 ust. 2, do pierwszej interwencji pojazdu lub pojazdów ratowniczo-gaśniczych, zapewniających podanie co najmniej 50% wydatku środków gaśniczych określonych w tabelach nr 3–5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, w warunkach dobrej widzialności, w dzień, przy braku opóźnień w podejmowaniu działań i nawierzchniach pozbawionych wody, lodu lub śniegu.

4. W celu zapewnienia ciągłości podawania środków gaśniczych z określonym wydatkiem, w ilości podanej w tabelach nr 3–5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, pojazdy ratowniczo-gaśnicze inne niż te, które reagują jako pierwsze, przybywają na miejsce zdarzenia nie później niż cztery minuty od ogłoszenia fazy, o której mowa w § 4 ust. 2.

§ 6. 1. Minimalną liczbę pracowników lsr-g gotowych do podjęcia interwencji, którzy są jednocześnie obecni w godzinach otwarcia lotniska, określa tabela nr 6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, ustalają liczbę pracowników lsr-g obecnych na lotnisku w godzinach otwarcia lotniska, z uwzględnieniem charakteru i rodzaju wykonywanych operacji na lotnisku oraz potrzeby zapewnienia ciągłości podawania środków gaśniczych z wymaganymi wydatkami.

§ 7. 1. Lsr-g posiada co najmniej pojazdy ratowniczo-gaśnicze w liczbie określonej w tabeli nr 7 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, spełniające minimalne parametry techniczne określone w tabeli nr 8 w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz przewożące łącznie wyposażenie ratownicze określone w tabeli nr 9 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Pojazdy lsr-g są wyposażone w:

- 1) środki łączności służące do współdziałania z innymi pojazdami lsr-g oraz strażnikami;
- 2) środki łączności służące do współdziałania ze służbą ruchu lotniczego (ATS);
- 3) środki łączności służące do współdziałania ze służbami lotniskowymi oraz podmiotami określonymi w PDSZ;
- 4) mapę rejonu operacyjnego lotniska i planu lotniska z naniesioną siatką kwadratów.

3. Pojazd kierującego interwencją posiada łączność radiową, działającą w lotniczym paśmie częstotliwości, z dowódcą statku powietrznego w niebezpieczeństwie, gdy statek powietrzny nie jest w locie ani w trakcie wykonywania ruchu na lotnisku.

4. Pojazd lsr-g dysponowany do interwencji jako pierwszy lub działający samodzielnie jest wyposażony w druki do dokumentowania przebiegu działań lub czynności.

5. W przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 1, 2 albo H1 dopuszcza się stosowanie pojazdu samochodowego lub przyczepy niebędących pojazdami ratowniczo-gaśniczymi.

6. Na lotniskach dla śmigłowców na obiektach zamiast pojazdów ratowniczo-gaśniczych stosuje się wyposażenie ratownicze, o którym mowa w tabeli nr 9 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, oraz:

- 1) na lotnisku na budynku, co najmniej:
 - a) jedną linię gaśniczą wodno-pianową – w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska H1,
 - b) jedną linię gaśniczą wodno-pianową oraz dwa działka wodno-pianowe – w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska H2 albo H3;
- 2) na lotnisku na platformie wiertniczej i na statku, co najmniej:
 - a) jedno działko wodno-pianowe,
 - b) dwie linie gaśnicze wodno-pianowe,
 - c) dwie gaśnice proszkowe o łącznej ilości proszku gaśniczego nie mniejszej niż 50 kg.

§ 8. 1. Zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, zapewniają minimalne objętości wody do wytwarzania pian gaśniczych oraz minimalne ilości uzupełniających środków gaśniczych, a także sprzęt zapewniający odpowiednie wydatki tych środków gaśniczych, wymaganych dla danej kategorii lotniska, określone odpowiednio w tabelach nr 3–5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Minimalne ilości środków pianotwórczych, które mają posiadać zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, oblicza się odpowiednio na podstawie danych określonych w tabelach nr 3–5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia z uwzględnieniem wskazań producenta danego środka pianotwórczego.

3. Jako główny środek gaśniczy na lotniskach stosuje się:

- 1) pianę grupy A;
- 2) pianę grupy B;
- 3) jednocześnie piany grupy A i B.

4. W przypadku jednoczesnego stosowania pian grupy A i B całkowita ilość wody przeznaczona do wytwarzania pian jest określona przez ilość wody wymaganej do wytworzenia piany grupy A, pomniejszoną o 3 dm³ na każde 2 dm³ wody, przeznaczone do wytwarzania piany grupy B.

5. Wymagane minimalne objętości wody do wytwarzania pian gaśniczych i środka pianotwórczego znajdują się w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych. Objętości te należy powiększyć o objętość wody i środka pianotwórczego wymaganą do zapewnienia obrony własnej pojazdu co najmniej przez dwie minuty.

6. Objętość środka pianotwórczego znajdującego się w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych ma być proporcjonalna do objętości wody oraz wymaganego stężenia roztworu pianotwórczego i wystarczyć do wytworzenia przynajmniej dwóch objętości roztworu pianotwórczego.

7. Zarządzający lotniskiem certyfikowanym, na którym liczba operacji na lotnisku podczas przeciętnej godziny szczytu wynosi więcej niż 16 dla jednej drogi startowej lub więcej niż 20 dla całego lotniska, zapewnia w sytuacji zagrożenia statku powietrznego dostawę wody w ilości 4540 dm³/min przez co najmniej 30 minut.

8. Liczba operacji na lotnisku podczas przeciętnej godziny szczytu jest średnią arytmetyczną wyliczaną z największych godzinowych liczb operacji wykonywanych każdego dnia w roku.

§ 9. 1. Głównym środkiem gaśniczym stosowanym przez lsr-g na lotniskach zaliczonych do kategorii lotniska 1, 2 albo H1–H3 jest piana grupy B.

2. Na lotniskach zaliczonych do kategorii lotniska 1, 2 albo naziemnych kategorii lotniska H1–H3 dopuszcza się zamiarę do 100% objętości wody, określonej w tabelach nr 3 i 4 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, na uzupełniające środki gaśnicze.

3. Na lotniskach zaliczonych do kategorii lotniska 3–10, jeżeli używa się pian grupy A, dopuszcza się zamiarę do 30% objętości wody na uzupełniający środek gaśniczy.

4. W przypadku zamiary, o której mowa w ust. 2 i 3, kilogram proszku gaśniczego jest równoważny:

- 1) 1 dm³ wody potrzebnej do wytwarzania piany grupy A;
- 2) 0,66 dm³ wody potrzebnej do wytwarzania piany grupy B.

5. Dopuszcza się stosowanie innych niż proszki gaśnicze uzupełniających środków gaśniczych o równoważnych właściwościach gaszenia pożaru.

6. Zarządzający lotniskiem certyfikowanym zapewnia środki pianotwórcze wystarczające do wytworzenia pian gaśniczych oraz uzupełniające środki gaśnicze na poziomie 200% wartości określonych w tabelach nr 3–5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 10. 1. Pojazdy lsr-g rozmieszcza się w garażu strażnicy.

2. W przypadku braku możliwości osiągnięcia czasu reakcji, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1, na lotnisku należy wybudować dodatkowe strażnice zlokalizowane w sposób umożliwiający osiągnięcie wymaganego czasu reakcji.

3. Jeżeli na lotnisku znajduje się więcej niż jedna strażnica, w każdej z nich jest garażowany co najmniej jeden pojazd ratowniczo-gaśniczy.

4. W pomieszczeniach strażnicy, garażu strażnicy i na terenie obiektów przeznaczonych dla lsr-g ma być zainstalowany system alarmowo-informacyjny umożliwiający ogłaszanie komunikatów oraz włączanie świetlnych i dźwiękowych sygnałów alarmowych.

5. System, o którym mowa w ust. 4, instaluje się tak, aby komunikaty i sygnały alarmowe były słyszalne we wszystkich pomieszczeniach strażnicy oraz na jej terenie przy hałasie wywoływanym przez statki powietrzne. System ten, na wypadek awarii, ma zapewnione dodatkowe zasilanie z rezerwowego źródła prądu.

6. W strażnicy znajduje się warsztat umożliwiający bieżące serwisowanie sprzętu.

7. W przypadku lotnisk zaliczonych do kategorii lotniska 1, 2 albo H1 innych niż lotniska certyfikowane można stosować garaż z pomieszczeniem dla pracowników lsr-g.

§ 11. 1. Garaż strażnicy włącznie z powierzchnią obsługową buduje się z uwzględnieniem parametrów pojazdów lsr-g eksploatowanych na lotnisku.

2. Garaż strażnicy jest wyposażony w instalację elektryczną do ogrzewania silników pojazdów, zasilania prostowników akumulatorów oraz instalację pneumatyczną do zasilania układów hamulcowych pojazdów lsr-g.

3. W przypadku garażowania pojazdów lsr-g w kolumnie boksy garażowe są wybudowane tak, aby był zapewniony wjazd do strażnicy od jej zaplecza.

4. Pojazdy lsr-g parkuje się w strażnicy w taki sposób, aby awaria jednego z nich nie utrudniała wyjazdu innym pojazdom.

5. Bramy w strażnicy zapewniają szybki i bezpieczny wyjazd pojazdów lsr-g.

6. Konstrukcja strażnicy umożliwia dostęp do górnych części pojazdów lsr-g oraz dokonanie ich inspekcji, w szczególności zbiorników na środek pianotwórczy i wodę.

7. Strażnica zapewnia pojazdom lsr-g możliwości utrzymania łączności radiowej, ogrzewania i chłodzenia.

§ 12. Wymagania dla strażnic inne niż określone w § 10 ust. 2–6 i § 11 określają przepisy wydane na podstawie art. 29a ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 68, z późn. zm.³⁾).

§ 13. 1. W strażnicy znajduje się punkt alarmowy służący do przyjmowania wezwań i alarmów, umieszczony w pomieszczeniu zlokalizowanym tak, aby dyspozytor, siedząc przed pulpitem albo konsolą dyspozytorską, mógł obserwować co najmniej pole wzlotów.

2. Dyspozytor ma mieć możliwość obserwowania za pomocą urządzeń technicznych płyt postojowych statków powietrznych oraz pola wzlotów w warunkach ograniczonej widzialności.

3. Jeżeli w strażnicy nie są spełnione wymogi, o których mowa w ust. 1, punkt alarmowy może być umieszczony poza strażnicą.

4. Pomieszczenie, w którym jest zlokalizowany punkt alarmowy, jest wyposażone w izolację dźwiękową, wentylację oraz klimatyzację.

5. Punkt alarmowy jest wyposażony w sposób umożliwiający jego użytkowanie co najmniej w godzinach otwarcia lotniska oraz posiadać:

- 1) bezpośrednią łączność ze służbą ruchu lotniczego (ATS);
- 2) możliwość nasłuchu korespondencji lotniczej prowadzonej między służbami ruchu lotniczego (ATS) a załogą statku powietrznego;
- 3) środki łączności do współdziałania z pojazdami lsr-g;
- 4) środki łączności do alarmowania i współdziałania ze służbami lotniskowymi i z podmiotami określonymi w PDSZ;
- 5) mapę rejonu operacyjnego lotniska i plany lotniska z naniesioną siatką kwadratów oraz otaczającego go terenu, projekty budowlane obiektów budowlanych znajdujących się na lotnisku oraz dokumentację przebiegu linii energetycznych i elektrycznych, gazowych, wodno-kanalizacyjnych oraz cieplnych, systemów teleinformatycznych i infrastruktury telekomunikacyjnej;
- 6) plany statków powietrznych operujących regularnie z danego lotniska;
- 7) kopię PDSZ, instrukcji bezpieczeństwa pożarowego, regulaminu organizacyjnego lsr-g oraz procedur i instrukcji wewnętrznych;
- 8) spis niezbędnych numerów telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz podmiotów określonych w PDSZ;
- 9) procedurę alarmowania;
- 10) dostęp do aktualnych informacji o operacjach na lotnisku;
- 11) druki do dokumentowania przebiegu działań lub czynności.

§ 14. 1. W trakcie postoju statku powietrznego na stanowisku postojowym znajduje się co najmniej jedna gaśnica proszkowa o łącznej ilości proszku gaśniczego nie mniejszej niż:

- 1) 4 kg na jedno stanowisko dla lotnisk przyjmujących samoloty do długości kadłuba mniejszej niż 24 m oraz lotnisk zaliczonych do kategorii lotniska H1 albo H2;
- 2) 25 kg na jedno stanowisko dla lotnisk przyjmujących samoloty o długości kadłuba równej lub większej niż 24 m oraz lotnisk zaliczonych do kategorii lotniska H3;
- 3) 4 kg na pięć stanowisk postojowych dla statków powietrznych, innych niż określone w pkt 1 i 2.

2. Dopuszcza się stosowanie innych gaśnic niż proszkowe. W takim przypadku przyjmuje się, że 1 kg proszku gaśniczego odpowiada 1 kg lub 1,5 dm³ innego środka gaśniczego.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2009 r. Nr 18, poz. 97, z 2010 r. Nr 127, poz. 857, Nr 182, poz. 1228, Nr 238, poz. 1578 i Nr 239, poz. 1589, z 2011 r. Nr 117, poz. 677, Nr 171, poz. 1016 i Nr 207, poz. 1230 oraz z 2012 r. poz. 664.

§ 15. 1. Jeżeli tankowanie statku powietrznego metodą nadciśnieniową odbywa się podczas wsiadania, przebywania na pokładzie lub wysiadania pasażerów, sprzęt naziemny jest umieszczony w sposób umożliwiający użycie:

- 1) wyjść do ewakuacji;
- 2) drogi ewakuacyjnej od każdego z wyjść do ewakuacji.

2. Statku powietrznego nie tankuje się 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 wówczas, gdy zabezpiecza je pojazd ratowniczo-gaśniczy, spełniający co najmniej wymagania dotyczące samochodu gaśniczego o masie całkowitej powyżej 3,5 tony.

4. Jeden pojazd ratowniczo-gaśniczy może zabezpieczać operacje tankowania, o którym mowa w ust. 1 i 2, tylko na dwóch sąsiadujących stanowiskach postojowych.

5. Tankowanie inne niż tankowanie, o którym mowa w ust. 1 i 2, może odbywać się jedynie na stanowisku postojowym, o którym mowa w § 14 ust. 1.

6. Zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, zapewniają system alarmowania lsr-g w przypadku powstania pożaru lub znacznego rozlewu paliwa.

§ 16. Zarządzający lotniskiem przeprowadza okresowe badania wyposażenia i sprzętu ratowniczego oraz przeciwpożarowego zgodnie z zaleceniami producentów oraz przepisami dotyczącymi tego sprzętu i wyposażenia.

§ 17. 1. Lotnisko wyposaża się w drogi pożarowe zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej oraz w dodatkowe drogi pożarowe wybudowane w strefach podejścia i wznoszenia na długości co najmniej 1000 m od progów dróg startowych lub do granic administracyjnych lotniska.

2. Na lotnisku certyfikowanym drogi pożarowe mają nawierzchnię sztuczną, a w odległości do 90 m od progu drogi startowej – nawierzchnię niepyłącą.

3. Na lotnisku certyfikowanym na drogach pożarowych o szerokości do 4 m buduje się mijanki o szerokości co najmniej 5 m i długości 25 m położone w odstępach nie większych niż 300 m, w taki sposób, aby z jednej mijanki była widoczna najbliższa mijanka.

4. W przypadku gdy nawierzchnia drogi pożarowej nie odróżnia się od otoczenia lub gdy śnieg może uniemożliwić zlokalizowanie dróg, na krawężniach tych dróg umieszcza się znaki krawężniowe w odstępach co 10 m.

5. Jeżeli lotnisko jest ogrodzone, należy ułatwić wyjazd pojazdów lsr-g przez zainstalowanie bram pożarowych lub łamliwych barier wybudowanych zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej. Zewnętrzne powierzchnie bram pożarowych lub łamliwych barier są oznakowane w miejscach, w których drogi pożarowe wyposażone w bramy pożarowe lub łamliwe bariery dochodzą do dróg publicznych, włącznie z umieszczeniem znaku zakazu parkowania w ich bezpośrednim sąsiedztwie.

6. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby bramy pożarowe i łamliwe bariery były poddawane przynajmniej raz w miesiącu inspekcjom oraz próbom technicznym potwierdzającym ich niezawodność w czasie prowadzenia interwencji w przypadku zdarzeń lotniczych poza lotniskiem.

§ 18. 1. PDSZ zapewnia:

- 1) bezpieczną kontynuację lub podjęcie operacji na lotnisku po wystąpieniu lub ustąpieniu sytuacji zagrożenia;
- 2) powołanie sztabu interwencji na miejscu zdarzenia;
- 3) podział zadań i obowiązków pomiędzy poszczególne podmioty i osoby pełniące określone funkcje;
- 4) przenoszenie uprawnień zarządzającego lotniskiem na osoby koordynujące i kierujące interwencją;
- 5) koordynację działań podmiotów określonych w PDSZ.

2. PDSZ uwzględnia zasady czynnika ludzkiego, w sposób zapewniający optymalną reakcję wszystkich podmiotów przewidzianych do uczestniczenia w interwencji.

§ 19. 1. PDSZ zawiera:

- 1) procedury działania w sytuacjach zagrożenia, w szczególności w sytuacji:
 - a) zagrożenia statku powietrznego, w tym:
 - wypadku lotniczego na lotnisku,
 - wypadku lotniczego poza lotniskiem, a także poza rejonem operacyjnym lotniska, w granicach strefy kontrolowanej lotniska (CTR – Controlled Zone) lub strefy ruchu lotniskowego (ATZ – Aerodrome Traffic Zone),
 - incydentu lotniczego statku powietrznego w czasie lotu, skutkującego koniecznością lądowania,
 - incydentu lotniczego statku powietrznego na ziemi,
 - uwolnienia lub zmiany stanu przewożonych materiałów niebezpiecznych,
 - aktu bezprawnej ingerencji, w zakresie nieuregulowanym w przepisach wydanych na podstawie art. 187 ustawy,
 - b) zagrożenia bez udziału statku powietrznego, w tym:
 - pożaru obiektu,
 - uwolnienia lub zmiany stanu materiałów niebezpiecznych,
 - katastrofy naturalnej lub awarii technicznej,
 - zagrożenia epidemicznego,
 - c) zagrożenia wspólnego, w tym:
 - statku powietrznego i innego obiektu,
 - statku powietrznego i urządzenia do tankowania paliwa,
 - statku powietrznego i statku powietrznego;
- 2) zasady alarmowania podmiotów biorących udział w interwencji, w tym wykaz numerów alarmowych;
- 3) zasady kierowania i przekazywania kierowania działaniami podczas interwencji w rejonie operacyjnym lotniska oraz poza tym rejonem, ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za kierowanie interwencją w zależności od miejsca i rodzaju zdarzenia;
- 4) wykaz podmiotów uczestniczących w interwencji i wyposażenia przeznaczonego do interwencji;
- 5) zadania centrum operacyjnego, o ile zostało utworzone;
- 6) wskazanie ruchomego stanowiska kierowania;
- 7) skład sztabu interwencji i jego kompetencje;
- 8) zasady organizacji łączności i współdziałania podmiotów biorących udział w interwencji;
- 9) zadania podmiotów biorących udział w interwencji, w zależności od rodzaju sytuacji zagrożenia;
- 10) rejon koncentracji podmiotów biorących udział w interwencji;
- 11) zasady informowania organów administracji publicznej o sytuacji zagrożenia;
- 12) zasady wstrzymywania i przywracania operacji na lotnisku;
- 13) mapę rejonu operacyjnego lotniska wraz z kierunkami podejścia i wznoszenia, strefami dla lotów, rejonami koncentracji, mostami, wiaduktami oraz innymi elementami mającymi znaczenie dla skutecznego przeprowadzenia interwencji, z siatką kwadratów w skali 1:25 000 lub większej;
- 14) wskazanie stanowiska albo komórki odpowiedzialnych za przygotowanie, aktualizację, publikowanie i dystrybucję informacji zawartych w PDSZ;
- 15) sposób koordynacji działań z odpowiednimi specjalistycznymi podmiotami ratowniczymi, przygotowanymi do działania w sytuacjach zagrożenia – jeżeli w rejonie operacyjnym lotniska znajduje się zbiornik wodny, teren bagnisty lub teren trudno dostępny.

2. Zarządzający lotniskiem, na którym nie utworzono lsr-g, opracowuje PDSZ w zakresie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a.

§ 20. 1. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby prowadzona interwencja nie utrudniła czynności związanych z badaniem okoliczności i przyczyn zaistniałych zdarzeń lotniczych.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje, na podstawie PDSZ, instrukcje działania poszczególnych służb lotniskowych w sytuacjach zagrożenia.

3. Zarządzający lotniskiem aktualizuje na bieżąco PDSZ, a przynajmniej raz w roku weryfikuje go.

4. W celu przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia, realizację PDSZ sprawdza się w formie ćwiczeń:

- 1) praktycznych całościowych – prowadzonych z udziałem wszystkich podmiotów przewidzianych do interwencji, ze szczególnym uwzględnieniem działań na statku powietrznym, nie rzadziej niż raz na dwa lata;
- 2) praktycznych częściowych – prowadzonych z wybranymi przez zarządzającego lotniskiem podmiotami, odbywających się w okresach pomiędzy ćwiczeniami, o których mowa w pkt 1;
- 3) aplikacyjnych – prowadzonych z wybranymi przez zarządzającego lotniskiem podmiotami, odbywających się nie rzadziej niż raz na 6 miesięcy.

5. Podmioty określone w PDSZ uczestniczą w ćwiczeniach, o których mowa w ust. 4.

§ 21. Zarządzający lotniskiem w ramach przygotowania, realizacji i koordynacji PDSZ:

- 1) określa oraz uzgadnia z podmiotami określonymi w PDSZ ich obowiązki i odpowiedzialność;
- 2) wdraża zasady koordynowania działań na miejscu zdarzenia;
- 3) określa środki i zasady łączności oraz priorytety i sposoby komunikowania się na miejscu zdarzenia;
- 4) ustala organizację transportu oraz wskazuje koordynatora odpowiedzialnego za kierowanie ruchem pojazdów oraz efektywne i skuteczne wykorzystanie środków transportu;
- 5) wskazuje podmioty odpowiedzialne za kierowanie interwencją w poszczególnych sytuacjach zagrożenia, wdraża zasady przekazywania kierowania interwencją oraz określa zakres obowiązków, zadań i uprawnienia personelu uczestniczącego w interwencji;
- 6) określa sposób i zakres zabezpieczenia medycznego dotyczącego kwarantanny osób, zwierząt i roślin, a także udzielenia pierwszej pomocy i utrzymania obiektów i usług do tego przeznaczonych.

§ 22. 1. Zarządzający lotniskiem zapewnia udzielenie pierwszej pomocy lub podjęcie medycznych działań ratowniczych na lotnisku.

2. W godzinach otwarcia lotniska jest zapewniona przez zarządzającego lotniskiem certyfikowanym obsługującym średnio rocznie:

- 1) dobowo do 1000 osób – pierwsza pomoc na miejscu zdarzenia oraz możliwość wezwania zespołu ratownictwa medycznego, o którym mowa w ustawie z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.⁴⁾);
- 2) dobowo od 1001 do 7000 osób – pomoc, o której mowa w pkt 1, oraz zespół ratownictwa medycznego, o którym mowa w ustawie wskazanej w pkt 1;
- 3) dobowo powyżej 7000 osób – pomoc, o której mowa w pkt 1, pomieszczenie, w którym będą udzielane świadczenia zdrowotne, oraz zespół ratownictwa medycznego, o którym mowa w ustawie wskazanej w pkt 1.

3. W godzinach otwarcia lotniska innego niż lotnisko certyfikowane stosuje się wymagania, o których mowa w ust. 2 pkt 1.

⁴⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590 i Nr 166, poz. 1172, z 2008 r. Nr 17, poz. 101 i Nr 237, poz. 1653, z 2009 r. Nr 11, poz. 59 i Nr 122, poz. 1007, z 2010 r. Nr 107, poz. 679 i Nr 219, poz. 1443, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 112, poz. 654 i Nr 208, poz. 1240 i 1241 oraz z 2012 r. poz. 742 i 1459.

4. Wyposażenie pomieszczenia, o którym mowa w ust. 2 pkt 3, określają przepisy wydane na podstawie art. 22 ust. 3 ustawy z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz. U. z 2013 r. poz. 217) w zakresie dotyczącym ambulatoriów.

5. Minimalne wyposażenie medyczne na lotnisku certyfikowanym określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 23. 1. W celu zapewnienia wymaganego poziomu specjalistycznych kwalifikacji zawodowych pracowników lsr-g zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, organizują wstępne, bieżące i okresowe szkolenia dla pracowników lsr-g zakończone egzaminem końcowym.

2. Zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, zapewniają pracownikom lsr-g, przynajmniej raz na 4 lata, szkolenie okresowe, w zakresie ratownictwa lotniskowego w ośrodku szkoleniowym, w szczególności szkolenie poligonowe.

3. Pierwsze szkolenie okresowe pracownika przeprowadza się w okresie do 12 miesięcy od dnia jego zatrudnienia w lsr-g.

4. Szkolenie okresowe przeprowadza się zgodnie z programem szkolenia okresowego lsr-g określonym w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

5. Zarządzający, o których mowa w § 3 ust. 1, zapewniają udział pracowników lsr-g w kursie w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy zgodnie z programem określonym w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 8 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.

6. Szkolenia, o których mowa w ust. 1, prowadzi się z uwzględnieniem zasad czynnika ludzkiego oraz mając na względzie wydajność pracy i koordynację zespołową.

§ 24. 1. Szkolenia wstępne i bieżące przeprowadza się na terenie lotniska, na którym utworzono lsr-g.

2. Szkolenie wstępne, obejmujące nie mniej niż 70 godzin w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 4–10 lub 30 godzin w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 1–3, jest przeznaczone dla nowo przyjętych pracowników i kończy się w ciągu 30 dni od dnia:

- 1) przyjęcia do pracy – w przypadku pracownika posiadającego kwalifikacje zawodowe, określone w przepisach wydanych na podstawie art. 16a ust. 6 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej;
- 2) uzyskania kwalifikacji zawodowych, określonych w przepisach, o których mowa w pkt 1– w przypadku pracownika nieposiadającego tych kwalifikacji.

3. Szkolenie bieżące, obejmujące nie mniej niż 200 godzin, dla pracowników lsr-g innych niż wymienieni w ust. 2, jest realizowane w cyklu rocznym.

4. Program szkolenia wstępnego i program szkolenia bieżącego obejmują:

- 1) informację o lotnisku;
- 2) topografię lotniska i rejonu operacyjnego lotniska;
- 3) informacje o przeznaczeniu obiektów i budynków na lotnisku, zagrożeniu pożarowym i warunkach ewakuacji dotyczących tych obiektów i budynków;
- 4) budowę statków powietrznych;
- 5) bezpieczeństwo pracowników lsr-g w trakcie ćwiczeń oraz interwencji;
- 6) systemy łączności, alarmowania, współdziałania i kierowania;
- 7) obsługę sprzętu gaśniczego;
- 8) środki gaśnicze i ich stosowanie;
- 9) ewakuację osób i mienia ze statków powietrznych;
- 10) taktykę działań ratowniczych ze szczególnym uwzględnieniem gaszenia pożarów statków powietrznych;
- 11) przeznaczenie i zastosowanie sprzętu ratownictwa technicznego, chemicznego i radiologicznego;

- 12) materiały niebezpieczne;
- 13) odzież ochronną i ochronę dróg oddechowych;
- 14) organizację pomocy medycznej na miejscu zdarzenia lotniczego;
- 15) współdziałanie służb lotniskowych oraz podmiotów określonych w PDSZ.

§ 25. Zarządzający lotniskami dostosują się do wymagań określonych w rozporządzeniu do dnia 31 grudnia 2014 r.

§ 26. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.⁵⁾

Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej: *S. Nowak*

⁵⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem 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 oraz z 2008 r. Nr 178, poz. 1099), które zgodnie z art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. (poz. 487)

Załącznik nr 1

Tabela nr 1. Kategorie lotnisk dla samolotów

Kategoria lotniska	Całkowita długość kadłuba samolotu	Maksymalna szerokość kadłuba [m]
1	2	3
1	do długości mniejszej niż 9 m	2
2	od 9 m do długości mniejszej niż 12 m	2
3	od 12 m do długości mniejszej niż 18 m	3
4	od 18 m do długości mniejszej niż 24 m	4
5	od 24 m do długości mniejszej niż 28 m	4
6	od 28 m do długości mniejszej niż 39 m	5
7	od 39 m do długości mniejszej niż 49 m	5
8	od 49 m do długości mniejszej niż 61 m	7
9	od 61 m do długości mniejszej niż 76 m	7
10	od 76 m do długości mniejszej niż 90 m	8

Tabela nr 2. Kategorie lotnisk dla śmigłowców

Kategoria lotniska	Całkowita długość śmigłowca ¹⁾
1	2
H1	do długości mniejszej niż 15 m
H2	od 15 m do długości mniejszej niż 24 m
H3	od 24 m do długości mniejszej niż 35 m

¹⁾ Długość śmigłowca włącznie z belką ogonową oraz wirnikami.

Tabela nr 3. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotniskach dla samolotów

Kategoria lotniska	Piana grupy A ¹⁾		Piana grupy B ¹⁾		Uzupełniający środek gaśniczy	
	objętość wody ²⁾ [dm ³]	wydatek roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	objętość wody ²⁾ [dm ³]	wydatek roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość proszku gaśniczego [kg]	wydatek [kg/sek]
1	-	-	230	230	45	2,25
2	-	-	670	550	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	450	4,5
Brak ³⁾	-	-	-	-	45	2,25

¹⁾ Objętość wody przeznaczanej do wytwarzania piany dla intensywności podawania 8,2 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych grupy A oraz 5,5 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych grupy B. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.

²⁾ Objętość wody oparta jest na średniej całkowitej długości samolotu danej kategorii. Gdy spodziewane są operacje lotnicze samolotów większych niż wielkość średnia, to objętość wody powinna być przeliczona ponownie.

³⁾ Dotyczy lotnisk nieposiadających lsr-g.

Tabela nr 4. Minimalna ilość środków gaśniczych na lotniskach naziemnych i nawodnych dla śmigłowców

Kategoria lotniska	Piana grupy B ¹⁾		Uzupełniający środek gaśniczy
	objętość wody [dm ³]	wydatek roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość proszku gaśniczego [kg]
1	2	3	4
H1	500	250	23
H2	1 000	500	45
H3	1 600	800	90

¹⁾ Objętość wody przeznaczanej do wytwarzania piany dla intensywności podawania 5,5 dm³/min/m² dla pian grupy B. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.

Tabela nr 5. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotniskach na obiektach dla śmigłowców

Kategoria lotniska	Piana grupy B ¹⁾		Uzupełniający środek gaśniczy
	objętość wody [dm ³]	wydatek roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość proszku gaśniczego [kg]
1	2	3	4
H1	2 500	250	45
H2	5 000	500	45
H3	8 000	800	45

¹⁾ Objętość wody przeznaczona do wytwarzania piany dla intensywności podawania 5,5 dm³/min/m² dla pian grupy B. Przedstawiona intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.

Tabela nr 6. Minimalna liczba pracowników lsr-g obecnych na lotnisku

Kategoria lotniska	Minimalna liczba pracowników ¹⁾
1, 2, H1	2
3, H2	3
4, 5, H3	4
6, 7	6 ²⁾
8	9 ³⁾
9, 10	12 ⁴⁾

¹⁾ Minimalna liczba pracowników nie uwzględnia pracowników wykonujących obowiązki: kierownika i zastępcy jednostki ochrony przeciwpożarowej (komendant, szef służby ratowniczej), specjalistów, inspektorów, obsady punktu alarmowego, stażystów oraz kierującego działaniem ratowniczym.

²⁾ Minimalna liczba pracowników ulega zwiększeniu o jednego pracownika od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad 3 miliony, z uwzględnieniem odnośnika nr 1.

³⁾ Minimalna liczba pracowników ulega zwiększeniu o jednego pracownika od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad 5 milionów, z uwzględnieniem odnośnika nr 1.

⁴⁾ Minimalna liczba pracowników ulega zwiększeniu o jednego pracownika od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad 7 milionów, z uwzględnieniem odnośnika nr 1.

Tabela nr 7. Minimalna liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych na lotnisku

Kategoria lotniska	Liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych
1–5, H1–H3	1
6, 7	2
8	3
9, 10	4

Tabela nr 8. Wymagane minimalne parametry charakterystyczne dla lotniskowych pojazdów ratowniczo-gaśniczych

Wyposażenie/parametr	Pojazdy o pojemności zbiornika wody $V_{zb} \leq 4500 \text{ dm}^3$	Pojazdy o pojemności zbiornika wody $V_{zb} > 4500 \text{ dm}^3$
1	2	3
Działko wodno-pianowe	fakultatywne dla kategorii lotniska 1, 2, H1, H2; wymagane dla kategorii lotniska od 3 do 10 oraz H3	wymagane
Stopnie wydajności działka wodno-pianowego	wysoki	wysoki i niski
Bezpośrednie wyjście do działka z kabiny pojazdu	wymagane	wymagane
Zasięg rzutu strumienia piany	odpowiedni dla kadłuba najdłuższego samolotu ¹⁾	odpowiedni dla kadłuba najdłuższego samolotu ¹⁾
Linie szybkiego natarcia	wymagane	wymagane
Tryskacze pod podwoziem	fakultatywne	wymagane
Działko zderzakowe	fakultatywne	fakultatywne
Przyspieszenie w normalnej temperaturze otoczenia	80 km/h w 25 sekund	80 km/h w 40 sekund
Prędkość maksymalna	co najmniej 105 km/h	co najmniej 100 km/h
Napęd na wszystkie koła	wymagany	wymagany
Automatyczna lub półautomatyczna skrzynia biegów	wymagana	wymagana
Układ pojedynczych kół tylnych	pożądany dla kategorii lotniska 1, 2, H1, H2; wymagany dla kategorii lotniska od 3 do 10 oraz H3	wymagany
Minimalne kąty natarcia i zejścia	30°	30°
Minimalny kąt przechyłu statycznego	30°	28°

¹⁾ Nie dotyczy lotnisk dla śmigłowców.

Tabela nr 9. 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	8-10	H1-H3 ¹⁾
		wyposażenie w sztukach				
1	2	3	4	5	6	7
1	Wkrętaki – zestaw o różnych końcówkach (płaskie, krzyżakowe) i rozmiarach	1 ²⁾	1	1	1	1
2	Zestaw narzędzi nieiskrzących (przykładowo: młotek, przecinak, łopata)	-	1	1	1	1
3	Klucz nastawny	1 ²⁾	1	1	1	1
4	Topór ratowniczy duży, nieklinujący	-	1	2	3	1
5	Topór ratowniczy mały, nieklinujący	1 ²⁾	1	2	3	-
6	Nożyce do cięcia prętów o średnicy co najmniej ø 10 mm	1 ²⁾	1	1	2	1
7	Nożyce do blachy	1 ²⁾	1	1	1	1
8	Szczypce nastawne o długości 250 mm	1	1	1	1	1
9	Szczypce boczne o długości 160 mm	1 ²⁾	1	1	1	1
10	Łom duży o długości 1500 mm	-	-	1	2	1
11	Łom mały o długości 1000 mm	1 ²⁾	1	1	2	-
12	Ręczne uniwersalne narzędzie ratownicze	1	1	2	3	1
13	Przecinak ślusarski o szerokości 25 mm	-	1	1	1	1
14	Młotek 2 kg	1 ²⁾	1	1	2	1
15	Szpadel	1 ²⁾	1	2	3	1
16	Bosak podręczny o długości 3 m	1	1	1	2	1
17	Koc gaśniczy	1 ²⁾	1	2	3	1
18	Drabina o długości odpowiedniej do wysokości najwyższego statku powietrznego operującego z lotniska	-	1	2	3	1
19	Linka ratownicza o długości 20 m	1	1	2	3	1

20	Linka ratownicza o długości 30 m	-	-	2	3	-
21	Klin do blokowania kół o wysokości 10 cm	2 ²⁾	2	2	2	2
22	Klin do blokowania kół o wysokości 15 cm	-	-	2	2	-
23	Piła łańcuchowa do drewna	-	1	1	2	1
24	Piła tarczowa do betonu i stali z kompletem tarcz zapasowych	-	1	1	2	1
25	Nóż do przecinania pasów bezpieczeństwa	1 ²⁾	2	3	4	1
26	Aparat powietrzny butlowy – nadciśnieniowy z butlą zapasową	jeden komplet na każdego ratownika w służbie				
27	Zestaw głośnomówiący	-	-	1	1	-
28	Zestaw pierwszej pomocy medycznej R1 określony dla Państwowej Straży Pożarnej	1 ²⁾	-	-	-	-
29	Zestaw pierwszej pomocy medycznej R2 określony dla Państwowej Straży Pożarnej	-	1	2	3	1
30	Nosze ratownicze podbierające	1 ²⁾	1	2	3	1
31	Agregat wentylacyjno-oddymiający (z przystawkami na wodę i pianę)	-	-	1	2	-
32	Latarka	1	2	4	9	2
33	Kamera termowizyjna ³⁾	-	1	1	1	-
34	Noktowizor ³⁾	-	-	1	1	1
35	Pirometr ⁴⁾	-	1	1	1	1
36	Przyrządy pomiarowe i wykrywcze ⁵⁾	-	1	1	1	-
37	Zestaw do uszczelniania wycieków paliwa ⁶⁾	-	1	1	1	1
38	Ubranie ochrony biologicznej ³⁾	-	2	2	4	-
39	Ubranie żaroodporne	2	2	2	4	2
40	Ubranie gazoszczelne ³⁾	-	-	4	4	-
41	Zestaw narzędzi hydraulicznych kategorii 2 ⁷⁾	-	1	1 ⁸⁾	2 ⁸⁾	1
42	Zestaw narzędzi hydraulicznych kategorii 1 ^{9), 10)}	-	-	-	1 ⁸⁾	-

43	Zestawy podnośników pneumatycznych niskociśnieniowych ¹¹⁾	-	1	1	1	-
44	Zestawy podnośników pneumatycznych wysokociśnieniowych ¹¹⁾	-	1	2	4	1
45	Zestaw do usuwania rozlewów i wycieków produktów ropopochodnych ¹²⁾	-	-	1	1	1
46	Zestaw oświetleniowy ¹³⁾	jeden zestaw na pojazd ratowniczo-gaśniczy				

¹⁾ Na lotniskach dla śmigłowców na obiektach wyposażenie ratownicze przechowuje się w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

²⁾ Dotyczy lotnisk bez lsr-g.

³⁾ Znajduje się na wyposażeniu lsr-g w przypadku braku dostępności w ciągu 15 minut przy wykorzystaniu możliwości podmiotów realizujących zadania z zakresu ratownictwa.

⁴⁾ Wymagany, o ile kamera termowizyjna nie ma opcji pomiaru temperatury.

⁵⁾ W skład zestawu wchodzi co najmniej: radiometr, miernik wielogazowy (eksplozometr), pehametr lub zestaw papierków lakmusowych.

⁶⁾ W skład zestawu wchodzi materiały i sprzęt pozwalające na doraźne powstrzymanie niskociśnieniowych wycieków paliwa metodami zaklejania, kołkowania lub docisku oraz sprzęt do ograniczania zasięgu rozlewiska.

⁷⁾ 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.

⁸⁾ Dopuszcza się stosowanie zestawów narzędzi z własnym, niezależnym źródłem zasilania.

⁹⁾ 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.

¹⁰⁾ W przypadku posiadania przez lotnisko dwóch zestawów narzędzi hydraulicznych kategorii 2 dopuszcza się stosowanie ich zamiast zestawu narzędzi hydraulicznych kategorii 1.

¹¹⁾ Zestaw zawiera: poduszki pneumatyczne (2 szt.), reduktor ciśnienia (1 szt.), węże niskociśnieniowe albo wysokociśnieniowe (2 szt.), podwójny układ sterujący (1 szt.).

¹²⁾ W skład zestawu wchodzi materiały i sprzęt umożliwiające zbieranie (materiały chłonne/wiążące, pompy/ssawki), przechowywanie (tace, zbiorniki) i usuwanie lub neutralizację produktów ropopochodnych, w tym olejów hydraulicznych.

¹³⁾ Przenośny lub przewoźny zestaw sprzętu przystosowany do oświetlania terenu działań ratowniczych.

WYPOSAŻENIE MEDYCZNE NA LOTNISKU CERTYFIKOWANYM

Wyposażenie	Liczba
1	2
Plakietki segregacyjne	300
Nosze	20
Materace podciśnieniowe do zabezpieczenia złamań kręgosłupa ¹⁾	5
Szyny unieruchamiające, konwencjonalne lub pneumatyczne do różnych rodzajów złamań	30
Zestawy pierwszej pomocy zawierające opatrunki hemostatyczne, opaski zaciskowe, rurki intubacyjne, nożyczki, opatrunki, sterylne opatrunki oparzeniowe	30
Zestawy resuscytacyjne zawierające materiały do intubacji, infuzji i natleniania w warunkach polowych dla około 20 poszkodowanych ¹⁾	1
Aparaty elektrokardiograficzne lub elektrokardioskopowe ¹⁾	2
Respiratory ręczne lub mechaniczne ¹⁾	2
Pakiety płynów do wlewów dożylnych, zawierających sól fizjologiczną lub preparat krwiozastępczy, z zestawami do podawania ¹⁾	10
Urządzenia odsysające	1
Worki z tworzywa lub trumny na zwłoki	100

¹⁾ Łącznie z wyposażeniem ambulatorium i zespołu ratownictwa medycznego.

PROGRAM SZKOLENIA OKRESOWEGO LSR-G

1. Organizacja szkolenia:

- 1) szkolenie okresowe dla pracowników lsr-g, zwane dalej „szkoleniem”, obejmuje co najmniej 40 godzin zajęć w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 4–10 lub 20 godzin w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 1–3; zajęcia praktyczne powinny stanowić co najmniej 60% wszystkich zajęć;
- 2) prowadzący szkolenie modyfikuje plan nauczania (wymiar godzinowy i tematykę), uwzględniając:
 - a) klasyfikację lotnisk przyjętą do celów ratowniczo-gaśniczych,
 - b) zakres czynności pracowników podczas działania ratowniczego:
 - kierujących działaniem ratowniczym,
 - kierowców-operatorów sprzętu specjalistycznego,
 - ratowników,
 - dyspozytorów punktu alarmowego oraz pozostałych pracowników;
- 3) szkolenie przeprowadza się w formie kursów teoretycznych i praktycznych na:
 - a) stanowiskach ćwiczeń,
 - b) placach ćwiczeń,
 - c) тренаżerach statków powietrznych
 - umożliwiającym pozorowanie zdarzeń lotniczych;
- 4) szkolenie kończy się egzaminem końcowym, obejmującym wszystkie tematy szkolenia.

2. Plan nauczania:

Numer tematu	Temat	Liczba godzin lekcyjnych	
		kategoria lotniska 1–3	kategoria lotniska 4–10
1	2	3	4
1	Lotniska, identyfikacja zagrożeń	3	5
2	Budowa statków powietrznych	2	4
3	Lotniskowy sprzęt ratowniczo-gaśniczy	2	5
4	Taktyka działań ratowniczych na statkach powietrznych	11	20
5	Sprzęt ochrony osobistej	1	3
6	Transport powietrzny materiałów niebezpiecznych	1	3
Razem:		20	40