



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 24 lutego 2022 r.

Poz. 453

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 1 lutego 2022 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 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz planu działania w sytuacji zagrożenia;
- 2) zakres obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 84 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) warunki i program szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) lsr-g – należy przez to rozumieć lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą;
- 2) operacjach lotniskowych – należy przez to rozumieć operacje na lotnisku z udziałem statku powietrznego, obejmujące: start, lądowanie, kołowanie, holowanie, wypychanie, tankowanie, odladzanie, dokowanie, próby silników i inne operacje wykonywane z udziałem statku powietrznego w polu ruchu naziemnego;
- 3) PDSZ – należy przez to rozumieć plan działania w sytuacji zagrożenia;
- 4) poziomie ochrony ratowniczo-gaśniczej – należy przez to rozumieć odpowiednią dla danej kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska liczbę strażaków lsr-g, liczbę pojazdów ratowniczo-gaśniczych, ilość środków gaśniczych oraz liczbę sprzętu specjalistycznego, odpowiednio gotowych do natychmiastowego użycia lub podjęcia działań ratowniczych;
- 5) rejonie operacyjnym lotniska – należy przez to rozumieć teren lotniska i jego bezpośredniego sąsiedztwa o promieniu nie mniejszym niż 8000 m od punktu odniesienia lotniska ujawnionego w rejestrze lotnisk cywilnych, o którym mowa w art. 58 ust. 1 ustawy, na którym służby lotniskowe lub inne podmioty określone w PDSZ udzielają pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie, zgodnie z wymaganiami określonymi w PDSZ;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2021 r. poz. 937).

- 6) rozporządzeniu 2018/1139/UE – należy przez to rozumieć 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 522/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.²⁾);
- 7) służbach lotniskowych – należy przez to rozumieć jednostki organizacyjne i służby zorganizowane lub zapewniane przez zarządzającego lotniskiem, których zadania są związane z operacjami lotniskowymi, w tym: dyżurnego operacyjnego lotniska, koordynatora ruchu naziemnego, służbę utrzymania lotniska, lsr-g, służbę ochrony lotniska oraz personel tych jednostek lub służb;
- 8) strażaku lsr-g – należy przez to rozumieć pracownika, o którym mowa w art. 84 ust. 4 ustawy;
- 9) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 10) ustawie o ochronie przeciwpożarowej – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2021 r. poz. 869 i 2490);
- 11) ustawie o PSP – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 1940 i 2490).

§ 3. Wymagania dotyczące przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz PDSZ dla lotnisk dla samolotów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia 2018/1139/UE, w zakresie nieuregulowanym przez to rozporządzenie określają przepisy § 5, § 7, § 20–22 i § 25–27.

§ 4. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska odpowiadający wyznaczonej kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska, zwanej dalej „kategorią lotniska”.

2. Kategorię lotniska dla samolotów wyznacza się na podstawie całkowitych długości oraz maksymalnych szerokości kadłubów największych samolotów korzystających z danego lotniska, zgodnie z tabelą 1 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. W okresach zmniejszonej liczby startów i lądowań na lotnisku dla samolotów kategoria lotniska nie może być niższa niż kategoria lotniska wymagana dla samolotów o największych wymiarach, które będą korzystały z danego lotniska, niezależnie od liczby ich startów i lądowań.

4. Jeżeli na lotnisku dla samolotów liczba startów i lądowań samolotów o największych wymiarach w ciągu trzech kolejnych miesięcy o najwyższym natężeniu ruchu lotniczego z ostatnich 12 miesięcy jest mniejsza niż 700, kategorię lotniska można obniżyć o jedną kategorię poniżej kategorii lotniska wyznaczonej w sposób określony w ust. 2, do dnia, w którym liczba startów i lądowań tych samolotów osiągnie 700 albo więcej w ciągu kolejnych 3 miesięcy liczonych od dnia wprowadzenia obniżonej kategorii lotniska.

5. W przypadku wykonywania na lotnisku dla samolotów przez samoloty operacji lotniczych niestanowiących przewozu pasażerskiego poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska na czas wykonywania tych operacji może zostać obniżony odpowiednio do kategorii lotniska dla obniżonego poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej zgodnie z tabelą 2 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

6. Kategorię lotniska dla śmigłowców wyznacza się na podstawie całkowitych długości największych śmigłowców korzystających z danego lotniska zgodnie z tabelą 3 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

7. W okresach zmniejszonej liczby startów i lądowań na lotnisku dla śmigłowców zarządzający lotniskiem może wyznaczyć kategorię niższą niż kategoria wyznaczona w sposób określony w ust. 6, odpowiadającą największemu ze śmigłowców, który w tym okresie wykonuje operacje lotniskowe.

8. Zarządzający lotniskiem, co najmniej raz na rok, dokonuje oceny, czy przewidywany ruch lotniczy będzie wymagał zmiany kategorii lotniska, uwzględniając wielkość statków powietrznych, które będą korzystały z danego lotniska, prognozę liczby startów i lądowań na okres następnych dwunastu miesięcy, a także korzystając z informacji udostępnionych przez użytkowników statków powietrznych oraz ze statystyk startów i lądowań z ostatnich 12 miesięcy.

9. Zarządzający lotniskiem przekazuje do opublikowania w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy, aktualne informacje dotyczące kategorii lotniska, zmiany kategorii lotniska lub braku kategorii lotniska.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 236 z 05.07.2021, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 382 z 28.10.2021, str. 60.

Rozdział 2

Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza

§ 5. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, wyposaża lsr-g w specjalistyczny sprzęt oraz zapewnia jej funkcjonowanie i realizację przedsięwzięć, o których mowa w art. 1 ustawy o ochronie przeciwpożarowej:

- 1) podczas wypadku lotniczego, poważnego incydentu lotniczego, incydentu lotniczego lub innego zdarzenia, o którym mowa w art. 135a ustawy, mających miejsce w rejonie operacyjnym lotniska;
- 2) gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie, że w rejonie operacyjnym lotniska wystąpiło zdarzenie lotnicze;
- 3) gdy statek powietrzny planuje lub zgłosił lądowanie na lotnisku, a wystąpiło inne zdarzenie niż zdarzenie, o którym mowa w pkt 1, mające wpływ na bezpieczeństwo lotu tego statku powietrznego;
- 4) podczas zdarzeń na lotnisku innych niż zdarzenia, o których mowa w pkt 1–3, związanych z ochroną przeciwpożarową lotniska, w tym znajdujących się na jego terenie obiektów budowlanych.

§ 6. 1. Lsr-g:

- 1) osiąga czasy reakcji wynoszące:
 - a) do trzech minut, z celem operacyjnym nieprzekroczenia dwóch minut, na dotarcie do każdego punktu na każdej drodze startowej będącej w użyciu – w przypadku lotniska naziemnego dla samolotów,
 - b) do dwóch minut na dotarcie do każdego punktu strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF) – w przypadku lotniska naziemnego dla śmigłowców;
- 2) podejmuje natychmiastowe działania ratownicze – w przypadku lotniska nawodnego dla samolotów i śmigłowców oraz lotniska dla śmigłowców znajdującego się na obiekcie.

2. Czasy reakcji, o których mowa w ust. 1 pkt 1, są mierzone od momentu powiadomienia lsr-g o konieczności podjęcia działań ratowniczych do momentu osiągnięcia przez pojazd ratowniczo-gaśniczy z pełną obsadą pozycji umożliwiającej podanie co najmniej 50% wydatku środków gaśniczych określonych w tabelach 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, w warunkach widzialności na drodze startowej nie mniejszej niż 550 m. Wymagane czasy reakcji lsr-g osiąga w warunkach, gdy nawierzchnie drogi startowej i drogi kołowania są suche, niepokryte wodą, lodem lub śniegiem.

3. W celu zapewnienia ciągłości podawania środków gaśniczych z określonym wydatkiem, w ilościach określonych w tabelach 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, pojazd ratowniczo-gaśniczy inny niż ten, o którym mowa w ust. 2, oraz strażacy lsr-g, którzy nie stanowią obsady tego pojazdu, przybywają na miejsce zdarzenia nie później niż minutę po pojeździe, o którym mowa w ust. 2.

4. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, sprawdza czasy reakcji dla innych niż określone w ust. 1 pkt 1 części pola manewrowego w warunkach widzialności i stanu nawierzchni, o których mowa w ust. 2.

5. W warunkach widzialności i stanu nawierzchni innych niż określone w ust. 2 lsr-g zapewnia się dodatkowo wyposażenie lub procedury umożliwiające natychmiastowe i bezpieczne dotarcie lsr-g do miejsc zdarzeń, o których mowa w § 5.

§ 7. Minimalną liczbę strażaków lsr-g na zmianie służbowej gotowych do natychmiastowego podjęcia działań ratowniczych i jednocześnie obecnych na lotnisku w czasie wykonywania operacji lotniskowych oraz co najmniej 15 minut po ostatnim starcie albo lądowaniu, nie mniejszą niż minimalna liczba strażaków lsr-g określona w tabeli 8 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, wyznacza się na podstawie udokumentowanej analizy zadań i środków, biorąc pod uwagę typy statków powietrznych korzystających z danego lotniska, dostępne pojazdy ratowniczo-gaśnicze i sprzęt ratowniczo-gaśniczy oraz obciążenie strażaków lsr-g innymi obowiązkami.

§ 8. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, dokumentuje, co najmniej raz dziennie, w formie pisemnej, w postaci papierowej lub elektronicznej, rzeczywisty stan wyposażenia lotniska w sprzęt ratowniczo-gaśniczy obejmujący liczbę: pojazdów ratowniczo-gaśniczych z uwzględnieniem ich klasyfikacji i rodzaju, zestawów narzędzi ratowniczych, zestawów ratownictwa medycznego, motopomp i pomp, pontonów lub łodzi ratowniczych z silnikiem, aparatów powietrznych i zapasowych butli do tych aparatów, zapasowych środków gaśniczych z podziałem na rodzaje, zapasowych butli ze środkiem wyrzucającym do gaśnic przewoźnych oraz liczbę strażaków lsr-g, z uwzględnieniem aktualnej kategorii lotniska.

§ 9. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia strażakom lsr-g okresową ocenę sprawności fizycznej, zgodnie z zakresem, trybem i częstotliwościami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 42 ust. 3 ustawy o PSP.

§ 10. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia główne oraz uzupełniające środki gaśnicze.

2. Jako główny środek gaśniczy na lotnisku stosuje się:

- 1) pianę skuteczności gaśniczej A;
- 2) pianę skuteczności gaśniczej B;
- 3) pianę skuteczności gaśniczej C;
- 4) kombinację pian wymienionych w pkt 1–3.

3. Na lotnisku zaliczonym do kategorii lotniska 1–3 albo kategorii lotniska H1–H3 jako główny środek gaśniczy stosuje się pianę skuteczności gaśniczej B lub pianę skuteczności gaśniczej C.

4. Jako uzupełniający środek gaśniczy na lotnisku stosuje się:

- 1) proszki gaśnicze do gaszenia pożarów grupy B i C lub
- 2) inne środki gaśnicze właściwe do gaszenia pożarów węglowodorów oraz urządzeń pod napięciem z co najmniej takimi samymi możliwościami gaszenia pożaru jak proszki gaśnicze.

§ 11. 1. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotnisku, w tym minimalne ilości wody do wytwarzania pian gaśniczych, minimalne ilości uzupełniających środków gaśniczych oraz wydajność podawania tych środków gaśniczych wymagane dla danej kategorii lotniska określają odpowiednio tabele 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Jeżeli całkowita długość kadłuba samolotu przekracza wartość średnią długości dla danej kategorii lotniska, wymaganą ilość wody do wytwarzania pian gaśniczych zapewnia się zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia.

3. W przypadku obniżenia kategorii lotniska, o którym mowa w § 4 ust. 4, ilość środków gaśniczych ustala się w odniesieniu do maksymalnej długości i szerokości kadłuba samolotu dopuszczalnych w obniżonej kategorii lotniska.

4. W przypadku obniżenia kategorii lotniska, o którym mowa w § 4 ust. 5, ilość środków gaśniczych ustala się w odniesieniu do największego samolotu w kategorii określonej w tabeli 2 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 12. 1. Minimalne ilości środków pianotwórczych dla danej kategorii lotniska zapewnia się odpowiednio do wymaganych wydajności podawania roztworów pianotwórczych określonych w tabelach 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, przy uwzględnieniu wskazań producenta danego środka pianotwórczego dotyczących w szczególności zalecanego stężenia środków pianotwórczych.

2. Ilość środka pianotwórczego znajdującego się w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych jest proporcjonalna do ilości przewożonej wody oraz zalecanego stężenia roztworu środka pianotwórczego i wystarcza co najmniej do wytworzenia roztworu pianotwórczego z dwóch ilości wody przewożonej w zbiornikach tego pojazdu.

3. Właściwości środków pianotwórczych zapewniają ugaszenie pożaru testowego oraz odporność na ponowne zapalenie, według wymagań oceny skuteczności pian gaśniczych określonych w tabeli 7 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

§ 13. 1. Minimalne ilości środka pianotwórczego i uzupełniającego środka gaśniczego oraz wody do wytwarzania pian gaśniczych znajdują się w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych, a w przypadku lotniska dla śmigłowców znajdującego się na obiekcie – w stałych lub mobilnych zbiornikach instalacji lub urządzeniach gaśniczych pianowych.

2. W przypadku lotniska dla śmigłowców znajdującego się na obiekcie dopuszcza się stosowanie instalacji wodociągowej przeciwpożarowej, jeżeli instalacja ta zapewnia wymagane parametry do wytwarzania i podawania pian gaśniczych z wymaganą intensywnością oraz wydajnością podawania roztworu pianotwórczego określoną w tabeli 6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. W przypadku lotniska dla śmigłowców znajdującego się na platformie wiertniczej albo na statku dopuszcza się stosowanie:

- 1) wody morskiej zamiast pian gaśniczych, jeżeli konstrukcja płyty lotniska zapewnia odprowadzanie paliwa lotniczego z uszkodzonych zbiorników śmigłowca przez otwory rozmieszczone w płycie lotniska oraz natychmiastowe gaszenie pożaru w systemie odprowadzania paliwa;
- 2) piany gaśniczej z zastosowaniem sprężonego powietrza.

§ 14. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zaliczonym do kategorii lotniska 6–10, na którym liczba startów i lądowań statków powietrznych podczas przeciętnej godziny szczytu obliczona jako średnia arytmetyczna wyliczana z największych godzinowych liczb startów i lądowań statków powietrznych wykonywanych każdego dnia w roku wynosi więcej niż 16 dla jednej drogi startowej lub więcej niż 20 dla całego lotniska, zapewnia na miejscu zdarzenia lotniczego na tym lotnisku dostawy wody w ilości 4540 dm³/min przez co najmniej 30 minut.

2. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, w celu zapewnienia na miejscu zdarzenia lotniczego dostawy wody w ilości określonej w ust. 1 wykorzystuje:

- 1) dodatkowe pojazdy do przewozu wody lub
- 2) pompownie umożliwiające szybkie uzupełnienie wody w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych, lub
- 3) sieć wodociągową przeciwpożarową z hydrantami zewnętrznymi umieszczonymi w pobliżu płyt postojowych lub progów dróg startowych, lub
- 4) przeciwpożarowy zbiornik wodny, lub
- 5) wyniesiony zbiornik grawitacyjny z wodą umożliwiający szybkie uzupełnienie wody w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych.

§ 15. 1. Na lotnisku zaliczonym do kategorii lotniska 1 albo 2 albo na lotnisku naziemnym zaliczonym do kategorii lotniska H1–H3 dopuszcza się zamianę do 100% ilości wody określonej w tabelach 4 i 5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia na uzupełniające środki gaśnicze.

2. W przypadku zamiany, o której mowa w ust. 1, przyjmuje się, że 1 kilogram uzupełniającego środka gaśniczego jest równoważny 1 dm³ wody potrzebnej do wytwarzania piany skuteczności gaśniczej A.

§ 16. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia rezerwę:

- 1) środka pianotwórczego wystarczającego do wytworzenia pian gaśniczych na poziomie 200%,
- 2) uzupełniającego środka gaśniczego na poziomie 100%

– wartości określonych w tabelach 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz rezerwę gazu roboczego do użycia rezerwy uzupełniającego środka gaśniczego.

2. Środki pianotwórcze i uzupełniające środki gaśnicze przewożone w pojazdach ratowniczo-gaśniczych wykraczające poza ilości podane w tabelach 4 i 5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia zalicza się do rezerwy.

§ 17. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, dla śmigłowców, znajdującym się:

- 1) na budynku zapewnia 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 platformie wiertniczej lub na statku zapewnia 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

– oraz wyposażenie ratownicze określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

2. Linie gaśnicze wodno-pianowe oraz działka wodno-pianowe zapewniają, niezależnie od warunków pogodowych, podawanie środków gaśniczych do każdego punktu strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF).

3. Działka wodno-pianowe umieszcza się w taki sposób, aby niemożliwe było jednoczesne ich zniszczenie w przypadku wystąpienia zdarzenia lotniczego.

§ 18. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, innym niż lotnisko dla śmigłowców znajdujące się na obiekcie, zapewnia na tym lotnisku pojazdy ratowniczo-gaśnicze co najmniej w liczbie określonej w tabeli 9 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, spełniające wymagania w zakresie wyposażenia i parametrów technicznych określone w tabeli 10 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Pojazdy lsr-g przewożą:

- 1) załogę pojazdu lsr-g;
- 2) środki gaśnicze;
- 3) wyposażenie ratownicze określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia;
- 4) środki łączności służące do współdziałania z innymi pojazdami lsr-g oraz strażnikami;

- 5) środki łączności służące do współdziałania ze służbą ruchu lotniczego;
- 6) środki łączności służące do porozumiewania się z załogami innych pojazdów poruszających się w polu manewrowym lotniska;
- 7) mapę rejonu operacyjnego lotniska w skali 1 : 25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1 : 5000, z naniesioną siatką współrzędnych.

3. W przypadku zdarzenia lotniczego lsr-g ma możliwość łączności z załogą statku powietrznego przez wykorzystanie łączności radiowej w paśmie lotniczym lub łączności przewodowej lub ręcznych sygnałów awaryjnych lub za pośrednictwem służby ruchu lotniczego.

§ 19. 1. Pojazdy lsr-g rozmieszcza się w garażu strażnicy, która jest tak usytuowana, aby pojazdy te miały bezpośredni dostęp do każdej drogi startowej lotniska, z uwzględnieniem osiągnięcia czasów reakcji, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 1.

2. W przypadku gdy pojazdy lsr-g rozmieszczone w garażu strażnicy nie mają możliwości osiągnięcia czasów reakcji, o których mowa w § 6 ust. 1 pkt 1, należy wybudować dodatkową strażnicę w miejscu, którego lokalizacja umożliwi tym pojazdom osiągnięcie wymaganych czasów reakcji.

3. Jeżeli na lotnisku znajduje się więcej niż jedna strażnica, w każdej ze strażnic jest parkowany co najmniej jeden pojazd ratowniczo-gaśniczy.

4. W pomieszczeniach strażnicy i na terenie obiektów przeznaczonych dla lsr-g instaluje się system alarmowo-informacyjny umożliwiający ogłaszanie komunikatów oraz włączanie świetlnych i dźwiękowych sygnałów alarmowych. System jest włączany przez strażaka lsr-g dyżurującego w punkcie alarmowym.

5. System, o którym mowa w ust. 4, instaluje się tak, aby komunikaty i dźwiękowe sygnały alarmowe były słyszalne we wszystkich pomieszczeniach strażnicy oraz na jej terenie przy hałasie wywoływanym przez statki powietrzne. W przypadku awarii podstawowego zasilania energii elektrycznej system ma zapewnione dodatkowe zasilanie z rezerwowego źródła zasilania.

§ 20. 1. Garaż strażnicy jest wyposażony w instalację elektryczną zasilania prostowników akumulatorów oraz instalację pneumatyczną podtrzymującą ciśnienie powietrza w układach hamulcowych pojazdów lsr-g, w przypadku gdy brak jest takiej instalacji w pojeździe.

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

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

4. W garażu strażnicy pojazdy lsr-g mają zapewnioną możliwość utrzymania łączności radiowej oraz ogrzewanie.

§ 21. 1. W strażnicy znajduje się punkt alarmowy służący do przyjmowania powiadomień i koordynowania przekazywania informacji, umieszczony w tak zlokalizowanym pomieszczeniu, aby dyżurujący w nim strażak lsr-g mógł obserwować pole ruchu naziemnego bezpośrednio lub za pomocą urządzeń technicznych.

2. Pomieszczenie, w którym znajduje się punkt alarmowy, wyposaża się w izolację dźwiękową oraz wentylację lub klimatyzację.

3. Jeżeli strażnica nie spełnia wymogów, o których mowa w ust. 1, punkt alarmowy może znajdować się poza strażnicą.

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

- 1) możliwość obsługi systemu, o którym mowa w § 19 ust. 4;
- 2) bezpośrednią łączność ze służbą ruchu lotniczego oraz świetlny i dźwiękowy system alarmowy ze służbą kontroli lotniska (TWR);
- 3) możliwość nasłuchu korespondencji lotniczej prowadzonej między służbą ruchu lotniczego a załogą statku powietrznego;
- 4) środki łączności do współdziałania z pojazdami lsr-g oraz innymi strażnicami;
- 5) środki łączności do alarmowania służb lotniskowych i podmiotów określonych w PDSZ oraz współdziałania z tymi służbami i podmiotami;

- 6) mapę rejonu operacyjnego lotniska w skali 1 : 25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1 : 5000, z naniesioną siatką współrzędnych;
- 7) plany ewakuacyjne lub schematy statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze z danego lotniska, zawierające w szczególności informacje o sposobie ewakuacji pasażerów i członków załogi statku powietrznego oraz rozmieszczeniu materiałów łatwopalnych, w tym paliw i gazów sprężonych;
- 8) kopie: PDSZ, instrukcji bezpieczeństwa pożarowego, dokumentu określającego – na podstawie art. 18 ustawy o ochronie przeciwpożarowej – organizację i szczegółowe zasady funkcjonowania lsr-g oraz procedur i instrukcji wewnętrznych w zakresie ochrony przeciwpożarowej;
- 9) spis numerów telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz podmiotów określonych w PDSZ;
- 10) dostęp do aktualnych informacji o startach i lądowaniach statków powietrznych;
- 11) druki do dokumentowania przebiegu działania ratowniczego lub czynności wynikających z zadań i obowiązków lsr-g.

5. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia rejestrowanie korespondencji radiowej i telefonicznej związanej z działalnością lsr-g na lotnisku.

§ 22. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia, aby lsr-g mogła prowadzić działania ratownicze zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 29a ust. 2 ustawy o PSP.

Rozdział 3

Szkolenie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej

§ 23. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, organizuje dla strażaków lsr-g szkolenia dostosowane do typów statków powietrznych korzystających z danego lotniska i rodzaju sprzętu ratowniczo-gaśniczego stosowanego na lotnisku, włącznie z ćwiczeniami w gaszeniu pożaru paliwa lotniczego lub innego rodzaju paliwa podawanego pod ciśnieniem, pod warunkiem że do jego gaszenia stosuje się te same techniki gaszenia, co w przypadku paliwa lotniczego.

2. Szkolenie strażaków lsr-g obejmuje:

- 1) proces identyfikacji standardów szkoleniowych, w tym częstotliwości dla każdego rodzaju szkolenia i obszaru działalności;
- 2) proces walidacji, który mierzy skuteczność szkolenia;
- 3) szkolenie wstępne;
- 4) szkolenia okresowe;
- 5) szkolenia poligonowe dla strażaków lsr-g, którzy będą prowadzić działania ratownicze w strefie zagrożenia;
- 6) szkolenia uzupełniające.

3. Program szkolenia strażaków lsr-g zawiera procedury:

- 1) szkolenia i sprawdzania umiejętności osób szkolonych;
- 2) postępowania w przypadku, gdy strażacy lsr-g nie osiągają albo nie utrzymują wymaganego poziomu umiejętności.

4. Szkolenia, o których mowa w ust. 2 pkt 3–5, kończą się sprawdzianem umiejętności.

5. W zakresie przeprowadzania szkoleń i ćwiczeń strażaków lsr-g stosuje się przepisy wydane na podstawie art. 29a ust. 2 ustawy o PSP.

6. Strażaków lsr-g przeszkala się w zakresie kwalifikowanej pierwszej pomocy zgodnie z przepisami ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2021 r. poz. 2053 i 2459).

§ 24. 1. Szkolenie wstępne realizowane przed dopuszczeniem do wykonywania obowiązków służbowych, obejmujące nie mniej niż 40 godzin w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 6–10 albo 15 godzin w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 1–5, jest przeznaczony dla nowo przyjętych strażaków i jest realizowany w ciągu 30 dni od dnia:

- 1) przyjęcia do pracy – w przypadku strażaka posiadającego kwalifikacje zawodowe określone w przepisach wydanych na podstawie art. 16a ust. 6 ustawy o ochronie przeciwpożarowej;
- 2) uzyskania kwalifikacji zawodowych określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 16a ust. 6 ustawy o ochronie przeciwpożarowej – w przypadku strażaka nieposiadającego tych kwalifikacji.

2. Szkolenie okresowe, obejmujące nie mniej niż 200 godzin, dla strażaków lsr-g posiadających kwalifikacje zawodowe jest realizowane w cyklu rocznym.

3. Programy szkolenia wstępnego i szkolenia okresowego obejmują zagadnienia dotyczące:

- 1) infrastruktury i wyposażenia lotniska;
- 2) zasad i procedur mających wpływ na funkcjonowanie lsr-g;
- 3) budowy statków powietrznych, z uwzględnieniem sprzętu ratunkowego służącego do ewakuacji pasażerów i załogi statku powietrznego oraz urządzeń i rozwiązań technicznych służących do ograniczania rozwoju pożaru w statku powietrznym;
- 4) bezpieczeństwa strażaków lsr-g w trakcie ćwiczeń oraz działań ratowniczych;
- 5) alarmowych systemów łączności i komunikowania;
- 6) obsługi sprzętu gaśniczego i ratowniczego;
- 7) rodzajów środków gaśniczych i ich zastosowania;
- 8) ewakuacji osób i mienia ze statków powietrznych oraz obiektów budowlanych wchodzących w skład infrastruktury lotniska;
- 9) taktyki działań ratowniczych, w tym bezpośredniego gaszenia pożaru paliwa lotniczego lub innego rodzaju paliwa podawanego pod ciśnieniem, pod warunkiem że do jego gaszenia stosuje się te same techniki gaszenia, co w przypadku paliwa lotniczego, oraz sposobów dotarcia ekip ratowniczych do wnętrza statku powietrznego;
- 10) wykorzystania sprzętu gaśniczego i ratowniczego w trakcie działań ratowniczych na statkach powietrznych;
- 11) materiałów niebezpiecznych;
- 12) obowiązków strażaków lsr-g w ramach realizacji PDSZ;
- 13) procedur ograniczonej widzialności;
- 14) wydajności ludzkiej, w tym koordynacji zespołowej;
- 15) odzieży ochronnej i ochrony dróg oddechowych;
- 16) materiałów kompozytowych;
- 17) samolotowych spadochronowych systemów ratunkowych i ich wykorzystania w sytuacji niebezpiecznej;
- 18) innych zagadnień istotnych dla bezpiecznej eksploatacji lotniska określonych w instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w art. 69 ust. 1 ustawy.

4. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia strażakom lsr-g biorącym bezpośredni udział w działaniach ratowniczych, co najmniej raz na 4 lata szkolenie poligonowe w zakresie ratownictwa lotniskowego dostosowane do typów statków powietrznych korzystających z danego lotniska i rodzaju sprzętu ratowniczo-gaśniczego wykorzystywanego na lotnisku, obejmujące gaszenie pożarów paliwa lotniczego lub innego rodzaju paliwa podawanego pod ciśnieniem, pod warunkiem że do jego gaszenia stosuje się te same techniki gaszenia, co w przypadku paliwa lotniczego.

5. Dla nowo przyjętych strażaków szkolenie poligonowe przeprowadza się po ukończeniu przez nich szkolenia wstępnego, o którym mowa w ust. 1, a przed dopuszczeniem ich do wykonywania obowiązków służbowych.

6. Szkolenie poligonowe przeprowadza się zgodnie z programem szkolenia poligonowego lsr-g określonym w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

7. Szkolenie uzupełniające obejmuje zagadnienia, które dotyczą sytuacji zagrożenia, nieobjęte zakresem szkolenia wstępnego, okresowego lub poligonowego, a które mogą wystąpić na lotnisku, i obejmują nowe zagrożenia, rozwiązania techniczne lub informacje związane z funkcjonowaniem lotniska.

Rozdział 4

Infrastruktura lotniska

§ 25. 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 lotniska przyjmującego samoloty o długości kadłuba mniejszej niż 24 m oraz lotniska zaliczonego do kategorii lotniska H1 albo H2;
- 2) 25 kg na jedno stanowisko dla lotniska przyjmującego samoloty o długości kadłuba równej 24 m lub większej oraz lotniska zaliczonego 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 gaśnic innych niż proszkowe. W takim przypadku przyjmuje się, że 1 kg proszku gaśniczego odpowiada 1 kg lub 1,5 dm³ innego środka gaśniczego.

§ 26. 1. Zarządzający lotniskiem podczas tankowania i obsługi naziemnej statków powietrznych zapewnia odpowiedni i gotowy do użycia co najmniej w początkowej fazie gaszenia pożaru paliwa sprzęt gaśniczy, o którym mowa w § 25 ust. 1.

2. Jeżeli tankowanie statku powietrznego odbywa się podczas wsiadania, przebywania na pokładzie lub wsiadania pasażerów, zarządzający lotniskiem zapewnia:

- 1) podstawienie schodów pasażerskich pod wszystkie drzwi statku powietrznego przeznaczone do ruchu pasażerskiego w celu umożliwienia bezpiecznej ewakuacji;
- 2) użycie integralnych schodów pasażerskich będących stałym wyposażeniem statku powietrznego do spełnienia wymogów określonych w pkt 1;
- 3) użycie dróg ewakuacyjnych;
- 4) w czasie trwania operacji zachowanie dwukierunkowej łączności między pilotem w kabinie załogi lotniczej tankowanego statku powietrznego a osobą nadzorującą operację tankowania statku powietrznego z ziemi.

3. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia możliwość powiadamiania lsr-g o pożarze lub innym miejscowym zagrożeniu w przypadku ich powstania.

§ 27. Zarządzający lotniskiem zapewnia:

- 1) okresowe przeglądy techniczne i czynności konserwacyjne wyposażenia, urządzeń i sprzętu ratowniczego oraz przeciwpożarowego, zgodnie z zaleceniami producentów oraz przepisami dotyczącymi tego sprzętu, urządzeń i wyposażenia;
- 2) dopuszczenie do ruchu drogowego pojazdu ratowniczo-gaśniczego przeznaczonego do udziału w działaniu ratowniczym jako pojazdu uprzywilejowanego, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 450, z późn. zm.³⁾);
- 3) zezwolenie na kierowanie pojazdem uprzywilejowanym dla kierującego pojazdem, o którym mowa w pkt 2, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2021 r. poz. 1212, 1997, 2269, 2328 i 2490).

§ 28. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia drogi pożarowe, zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy o ochronie przeciwpożarowej, wybudowane w powierzchniach wznoszenia i podejścia na długości co najmniej 1000 m od progów dróg startowych albo do ogrodzenia lotniska. Lotniskowe drogi techniczne lub drogi patrolowe mogą służyć jako drogi pożarowe, jeżeli spełniają wymagania dla dróg pożarowych.

2. Drogi pożarowe usytuowane w odległości mniejszej niż 90 m od drogi startowej mają nawierzchnię niepyłącą.

3. W przypadku gdy nawierzchnia drogi pożarowej nie odróżnia się od otoczenia lub gdy śnieg może uniemożliwić jej zlokalizowanie, krawędzie tej drogi oznacza się w sposób umożliwiający jej lokalizację.

4. W ogrodzeniu lotniska z drogą startową o nawierzchni sztucznej instaluje się, za każdym progiem drogi startowej, bramę wjazdową spełniającą wymagania określone w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy o ochronie przeciwpożarowej.

5. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby bramy wjazdowe były poddawane co najmniej raz w miesiącu inspekcjom potwierdzającym ich sprawność techniczną. Przeprowadzenie inspekcji odnotowuje się w dokumentacji służby lotniskowej przeprowadzającej tę czynność.

Rozdział 5

Plan działania w sytuacji zagrożenia

§ 29. PDSZ dotyczy rejonu operacyjnego lotniska oraz:

- 1) uwzględnia operacje lotniskowe oraz inne rodzaje działalności prowadzone na lotnisku;
- 2) umożliwia koordynację działań ratowniczych prowadzonych w sytuacjach zagrożenia występujących w rejonie operacyjnym lotniska;
- 3) zawiera procedury okresowego sprawdzania adekwatności PDSZ i przeglądu wyników w celu poprawy jego skuteczności.

³⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2021 r. poz. 463, 694, 720, 1641, 1997, 2165, 2269 i 2328.

§ 30. 1. PDSZ zawiera procedury współpracy z odpowiednimi specjalistycznymi służbami ratowniczymi, które są uwzględniane w działaniu w sytuacjach zagrożenia, w przypadku gdy lotnisko znajduje się w pobliżu terenów trudno dostępnych, zbiorników wodnych lub terenów bagiennych, a także gdy znaczna liczba startów i lądowań ma miejsce nad tymi obszarami.

2. W przypadku lotniska znajdującego się w pobliżu terenów trudno dostępnych, zbiorników wodnych lub terenów bagiennych, PDSZ zawiera opis sposobów działania specjalistycznych służb ratowniczych.

3. W celu określenia możliwych sposobów działań ratowniczych, w szczególności w zakresie potwierdzenia zapewnienia ciągłości podawania środków gaśniczych z wymaganą wydajnością podawania, zasięgiem rzutu prądów gaśniczych oraz osiągnięciem czasów dojazdów, przeprowadza się udokumentowaną analizę obszarów, nad którymi odbywają się starty i lądowania statków powietrznych, w odległości 1000 m od progów drogi startowej i zamieszcza w PDSZ.

4. Analiza, o której mowa w ust. 3, uwzględnia:

- 1) rozmiary oraz typy statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze;
- 2) parametry taktyczno-techniczne i wyposażenie pojazdów ratowniczo-gaśniczych, w tym autopomp pożarniczych oraz armatury i osprzętu pianowego;
- 3) obsadę zmiany służbowej oraz wyszkolenie strażaków lsr-g;
- 4) rozmieszczenie oraz parametry hydrauliczne hydrantów zewnętrznych lub innych uzupełniających źródeł wody do celów przeciwpożarowych oraz rozmieszczenie dróg pożarowych i bram wjazdowych na terenie lotniska;
- 5) czas dojazdu lsr-g do miejsca zdarzenia lotniczego;
- 6) rodzaje i ilości stosowanych środków gaśniczych;
- 7) czasy dojazdów oraz parametry taktyczno-techniczne i wyposażanie pojazdów pożarniczych jednostek ochrony przeciwpożarowej innych niż lsr-g.

§ 31. 1. PDSZ:

- 1) określa:
 - a) podział obowiązków podmiotów uczestniczących w realizacji PDSZ,
 - b) zakres upoważnień personelu kierowniczego lotniska do prowadzenia czynności zawartych w PDSZ,
 - c) rodzaje przewidzianych sytuacji zagrożenia,
 - d) kierującego działaniem ratowniczym w zależności od miejsca i rodzaju sytuacji zagrożenia,
 - e) zadania centrum operacyjnego,
 - f) sposób przekazywania kierowania działaniami ratowniczymi w rejonie operacyjnym lotniska, ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za kierowanie działaniem ratowniczym w zależności od miejsca i rodzaju sytuacji zagrożenia,
 - g) sposób powołania sztabu, o którym mowa w § 35, oraz wymagania dla ruchomego stanowiska kierowania,
 - h) organizację łączności na potrzeby działań ratowniczych;
- 2) zawiera:
 - a) wskazanie podmiotów uczestniczących w realizacji PDSZ,
 - b) uzgodnione z podmiotem uczestniczącym w realizacji PDSZ obowiązki tego podmiotu,
 - c) dane teleadresowe do podmiotów lub osób, z którymi należy się skontaktować w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia,
 - d) czasy reakcji lsr-g, o których mowa w § 6 ust. 1 i 4,
 - e) mapę rejonu operacyjnego lotniska w skali 1 : 25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1 : 5000, z naniesioną siatką współrzędnych,
 - f) informacje dotyczące dostępnego personelu oraz wyposażenia wszystkich podmiotów i służb przewidzianych do działań ratowniczych.

2. PDSZ zawiera procedury działania w sytuacjach zagrożenia, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. c, w przypadku:

- 1) wypadku lotniczego w rejonie operacyjnym lotniska;
- 2) poważnego incydentu lotniczego lub incydentu lotniczego na ziemi wymagającego działań podmiotów ratowniczych;
- 3) sabotażu, w tym zagrożenia bombowego w zakresie działań służb ratowniczych;
- 4) aktu bezprawnej ingerencji w zakresie działań służb ratowniczych;
- 5) zdarzenia na lotnisku, w szczególności dotyczącego materiałów niebezpiecznych, kolizji pojazdów lub wycieku paliwa;
- 6) pożaru obiektu budowlanego;
- 7) klęski żywiołowej;
- 8) masowego zagrożenia życia lub zdrowia chorobą zakaźną.

3. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, określa fazę zagrożenia w odniesieniu do procedur, o których mowa w ust. 2, i klasyfikuje je jako:

- 1) „wypadek lotniczy” – w przypadku wypadku lotniczego, który miał miejsce w rejonie operacyjnym lotniska;
- 2) „pełną gotowość” – w przypadku gdy istnieje zagrożenie poważnym lub bliskim niebezpieczeństwem i jest konieczne udzielenie natychmiastowej pomocy;
- 3) „lokalną gotowość” – w przypadku gdy jest konieczne zapewnienie bezpieczeństwa statkowi powietrznemu, pojazdowi, obiektowi budowlanemu lub osobie znajdującej się w ich wnętrzu albo będącej w zasięgu widzenia, która nie wymaga udzielenia natychmiastowej pomocy.

4. Zarządzający lotniskiem innym niż lotnisko, na którym zorganizowano lsr-g, opracowuje PDSZ w zakresie procedur, o których mowa w ust. 2 pkt 1 i 2.

§ 32. Podmioty, o których mowa w art. 84 ust. 6 ustawy, zapewniają spójność własnych procedur, wynikających z właściwości danego podmiotu i określonych na podstawie przepisów szczegółowych zakresu ich kompetencji, z PDSZ.

§ 33. 1. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby prowadzone działania ratownicze nie utrudniały czynności związanych z badaniem okoliczności i przyczyn zaistniałych zdarzeń lotniczych, jeżeli nie wpłynie to na skuteczność działań ratowniczych.

2. Służby lotniskowe zarządzającego lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, na podstawie PDSZ przygotowują sposób postępowania określający zakres czynności w sytuacjach zagrożenia.

3. Zarządzający lotniskiem aktualizuje PDSZ na bieżąco oraz co najmniej raz w roku weryfikuje go pod względem jego aktualności, z uwzględnieniem ust. 5.

4. Zarządzający lotniskiem w celu oceny przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia sprawdza realizację PDSZ w formie:

- 1) ćwiczeń praktycznych:
 - a) kompleksowych – prowadzonych z udziałem wszystkich podmiotów i służb przewidzianych do działań ratowniczych, ze szczególnym uwzględnieniem działań na statku powietrznym, nie rzadziej niż raz na 2 lata,
 - b) częściowych – prowadzonych w okresie nie dłuższym niż 1 rok po danym ćwiczeniu kompleksowym, w celu sprawdzenia, czy nieprawidłowości ujawnione w czasie ćwiczenia kompleksowego zostały usunięte;
- 2) ćwiczeń aplikacyjnych, prowadzonych w celu sprawdzenia, czy procedury i zadania są jasne i zrozumiałe dla podmiotów i służb, które mają je realizować, oraz przetestowania nowych lub zmienionych procedur przed ich wdrożeniem lub przygotowaniem do ćwiczeń kompleksowych.

5. PDSZ jest aktualizowany lub weryfikowany pod względem jego aktualności po ćwiczeniach, o których mowa w ust. 4, oraz po każdym działaniu ratowniczym w sytuacji zagrożenia, w celu usunięcia nieprawidłowości, jeżeli wystąpiły w trakcie tych ćwiczeń lub działań ratowniczych.

§ 34. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, organizuje centrum operacyjne.

2. Pracą centrum operacyjnego kieruje upoważniony przez zarządzającego lotniskiem dyżurny operacyjny lotniska, do którego zadań należy nadzór operacyjny służb lotniskowych, koordynacja oraz wsparcie kierującego działaniem ratowniczym lub dowódcy akcji służb państwowych w reagowaniu na sytuacje zagrożenia.

3. Centrum operacyjne jest dostępne w godzinach pracy lotniska.

4. Z centrum operacyjnego istnieje możliwość obserwacji bezpośredniej lub za pomocą urządzeń technicznych pola ruchu naziemnego i odizolowanego stanowiska postojowego dla statków powietrznych.

5. W pomieszczeniach centrum operacyjnego znajdują się co najmniej:

- 1) środki łączności przewodowej i bezprzewodowej z systemem identyfikacji numerów połączeń przychodzących;
- 2) sprzęt łączności przewodowej lub bezprzewodowej umożliwiający komunikowanie się z podmiotami podejmującymi zadania w sytuacji zagrożenia oraz z ruchomym stanowiskiem kierowania, gdy zostanie ono uruchomione;
- 3) system alarmowy umożliwiający dyżurnemu operacyjnemu lotniska – a na lotnisku, na którym funkcjonuje służba ruchu lotniczego – również tej służbie, ogłoszenie fazy zagrożenia, o której mowa w § 31 ust. 3;
- 4) kopia instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w art. 69 ust. 1 ustawy, oraz kopia PDSZ;
- 5) sprzęt umożliwiający dostęp do aktualnych informacji o operacjach lotniczych z danego lotniska.

§ 35. 1. Kierujący działaniem ratowniczym może na miejscu zdarzenia powołać sztab.

2. Do zadań sztabu należy:

- 1) analizowanie rodzaju zagrożenia oraz prognoza jego rozwoju;
- 2) szacowanie potrzeb w zakresie sprzętu ratowniczego i specjalistycznego;
- 3) analizowanie zabezpieczenia medycznego;
- 4) analizowanie zabezpieczenia sanitarnego;
- 5) dokumentowanie przebiegu działań ratowniczych;
- 6) wykonywanie innych czynności związanych z danym działaniem ratowniczym.

3. Dla sztabu wyznacza się ruchome stanowisko kierowania usytuowane w miejscu umożliwiającym ocenę rozwoju sytuacji, które zapewnia:

- 1) miejsce do pracy sztabu;
- 2) możliwość przemieszczania się w terenie;
- 3) sprzęt łączności i wyposażenie do wsparcia prac sztabu;
- 4) mapy, plany i dostęp do innych istotnych informacji, niezbędnych w trakcie działania ratowniczego.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

§ 36. 1. W sprawach postępowań o wydanie, wznowienie ważności, przedłużenie ważności albo zmianę certyfikatu lotniska użytku publicznego wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

2. Certyfikaty lotnisk użytku publicznego wydane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

3. W sprawach postępowań o wpisanie lotniska do rejestru lotnisk cywilnych lub wydanie zezwolenia na dokonanie istotnych zmian eksploatacyjnych i technicznych lotniska wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 37. Badania lekarskie strażaków lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych dokonane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

§ 38. 1. Do szkoleń strażaków lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Strażaków lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych posiadających w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia udokumentowane ukończenie szkolenia poligonowego lub równoważnego szkolenia w zakresie ratownictwa lotniskowego uznaje się za przeszkolonych w zakresie szkolenia poligonowego.

3. Szkolenia, o których mowa w ust. 2, ukończone przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia zachowują ważność przez okres 4 lat od dnia ich ukończenia.

4. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze, w przypadku lotniska, które ma uzyskać certyfikat lotniska po raz pierwszy, zapewnia strażakom lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych szkolenie wstępne, o którym mowa w § 24 ust. 1, i szkolenie poligonowe, o którym mowa w § 24 ust. 4, przed wydaniem certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898).

§ 39. Plany działania w sytuacji zagrożenia opracowane przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia podlegają dostosowaniu do wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu w terminie 12 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 40. Zarządzający lotniskami dostosują lotniska do wymagań określonych w § 28 ust. 4 w terminie 24 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 41. Traci moc 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 (Dz. U. poz. 487).

§ 42. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury
z dnia 1 lutego 2022 r. (poz. 453)

Załącznik nr 1

Tabela 1. Kategorie lotnisk dla samolotów¹⁾

Kategoria lotniska	Całkowita długość kadłuba samolotu [m]	Maksymalna szerokość kadłuba samolotu [m]
1	od 0 m 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

¹⁾ W celu sklasyfikowania samolotów korzystających z danego lotniska ocenia się w pierwszej kolejności ich całkowitą długość, a następnie szerokość kadłuba. Jeżeli po określeniu kategorii odpowiadającej całkowitej długości samolotów okaże się, że szerokość kadłuba jest większa od maksymalnej szerokości wskazanej w tabeli 1 w kolumnie 3 dla danej kategorii, to samolot klasyfikuje się o jedną kategorię wyżej.

Tabela 2. Obniżony poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska dla operacji lotniczych niestanowiących przewozu pasażerskiego

Kategoria lotniska	Kategoria lotniska dla obniżonego poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Tabela 3. Kategorie lotnisk dla śmigłowców

Kategoria lotniska	Całkowita długość śmigłowca ¹⁾ [m]
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 4. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotnisku dla samolotów

Kategoria lotniska	Piana skuteczności gaśniczej A ¹⁾		Piana skuteczności gaśniczej B ¹⁾		Piana skuteczności gaśniczej C ¹⁾		Uzupełniający środek gaśniczy	
	ilość wody ²⁾ [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość wody ²⁾ [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość wody ²⁾ [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość proszku gaśniczego [kg]	wydatek [kg/s]
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5
Brak ³⁾	–	–	–	–	–	–	50	2,25

¹⁾ Ilość wody przeznaczanej do wytwarzania piany dla intensywności podawania 8,2 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej A, 5,5 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej B oraz 3,75 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej C. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.

²⁾ Ilość wody jest określana na podstawie średniej całkowitej długości kadłuba samolotu danej kategorii. Jeżeli całkowita długość kadłuba samolotu przekracza wartość średnią długości dla danej kategorii lotniska, wymaganą ilość wody do wytwarzania pian gaśniczych zapewnia się zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia.

³⁾ Lotniska, na których nie zorganizowano lsr-g.

Tabela 5. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotnisku naziemnym dla śmigłowców

Kategoria lotniska	Piana skuteczności gaśniczej B ¹⁾		Piana skuteczności gaśniczej C ²⁾		Uzupełniający środek gaśniczy
	ilość wody [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość wody [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość proszku gaśniczego [kg]
H1	500	250	350	175	23
H2	1 000	500	700	350	45
H3	1 600	800	1 070	535	90

- ¹⁾ Ilość wody przeznaczony do wytwarzania piany dla intensywności podawania 5,5 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej B. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.
- ²⁾ Ilość wody przeznaczony do wytwarzania piany dla intensywności podawania 3,75 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej C. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.

Tabela 6. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotnisku dla śmigłowców znajdującego się na obiekcie

Kategoria lotniska	Piana skuteczności gaśniczej B ¹⁾		Piana skuteczności gaśniczej C ²⁾		Uzupełniający środek gaśniczy
	ilość wody [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość wody [dm ³]	wydajność podawania roztworu pianotwórczego [dm ³ /min]	ilość proszku gaśniczego [kg]
H1	2 500	250	1 750	175	45
H2	5 000	500	3 500	350	45
H3	8 000	800	5 350	535	45

- ¹⁾ Ilość wody przeznaczony do wytwarzania piany dla intensywności podawania 5,5 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej B. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.
- ²⁾ Ilość wody przeznaczony do wytwarzania piany dla intensywności podawania 3,75 dm³/min/m² dla pian spełniających wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej C. Przedstawioną intensywność podawania należy uważać za minimalną, przy założeniu, że pożar zostanie zlokalizowany w ciągu jednej minuty.

Tabela 7. Ocena skuteczności pian gaśniczych

Test	Piana skuteczności gaśniczej A	Piana skuteczności gaśniczej B	Piana skuteczności gaśniczej C
1. Prądownica wodno-pianowa UNI 86 według ICAO:			
1) ciśnienie (kPa)	700	700	700
2) intensywność podawania (dm ³ /min/m ²)	4,1	2,5	1,56
3) wydajność (dm ³ /min)	11,4	11,4	11,4
2. Powierzchnia pożaru (okrągła taca) (m ²)	≈2,8	≈4,5	≈7,32
3. Paliwo Jet A1 na podłożu wodnym (dm ³)	60	100	157
4. Czas rozpalania (s)	60	60	60
5. Wyniki gaszenia:			
1) czas ugaszenia (s)	≤60	≤60	≤60
2) całkowity czas podawania (s)	120	120	120
3) czas ponownego zapalenia 25% powierzchni tacy (s)	≥300	≥300	≥300

Tabela 8. Minimalna liczba strażaków lsr-g na zmianie służbowej gotowych do natychmiastowego podjęcia działań ratowniczych

Kategoria lotniska	Minimalna liczba strażaków lsr-g ¹⁾
1, 2, H1	3
3–5, H2, H3	4
6, 7	7 ²⁾
8	11 ³⁾
9, 10	14 ⁴⁾

- ¹⁾ Minimalna liczba strażaków lsr-g nie uwzględnia strażaków wykonujących obowiązki: kierownika (komendant, szef służby ratowniczej) i zastępcy kierownika jednostki ochrony przeciwpożarowej, specjalistów, inspektorów, obsady punktu alarmowego, obsady posterunków i ratowników medycznych. Liczba obsługiwanych pasażerów w poprzednim roku jest podstawą do określenia obsady zmiany służbowej w kolejnym roku.
- ²⁾ Minimalna liczba strażaków lsr-g ulega zwiększeniu o jednego strażaka od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad trzech milionów pasażerów, z uwzględnieniem odnośnika 1.
- ³⁾ Minimalna liczba strażaków lsr-g ulega zwiększeniu o jednego strażaka od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad pięciu milionów pasażerów, z uwzględnieniem odnośnika 1.
- ⁴⁾ Minimalna liczba strażaków lsr-g ulega zwiększeniu o jednego strażaka od każdego zaczętego miliona obsługiwanych pasażerów przy obsłudze ponad siedmiu milionów pasażerów, z uwzględnieniem odnośnika 1.

Tabela 9. Minimalna liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych na lotnisku

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

- ¹⁾ Nie dotyczy lotniska dla śmigłowców znajdujących się na obiekcie.

Tabela 10. Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i parametrów technicznych pojazdów ratowniczo-gaśniczych

Wyposażenie / parametr techniczny	Pojazdy o pojemności zbiornika wody do 4500 dm ³	Pojazdy o pojemności zbiornika wody powyżej 4500 dm ³
Działko wodno-pianowe na dachu	opcja dla kategorii lotniska 1 i 2, H1 i H2; wymagane dla kategorii lotniska 3-10, H3	wymagane
Stopnie wydajności działka wodno-pianowego	wysoki	wysoki i niski
Bezpośrednie wyjście do działka wodno-pianowego z kabiny pojazdu	opcja	wymagane
Zasięg rzutu strumienia piany	odpowiedni dla kadłuba najdłuższego samolotu	odpowiedni dla kadłuba najdłuższego samolotu
Linie szybkiego natarcia z prądownicą wodno-pianową	wymagane	wymagane
Tryskacze pod podwoziem	opcja	wymagane
Działko wodno-pianowe zderzakowe	opcja	opcja
Przyspieszenie w normalnej temperaturze otoczenia	80 km/h w 25 s	80 km/h w 40 s
Prędkość maksymalna	co najmniej 105 km/h	co najmniej 100 km/h
Napęd na wszystkie koła	wymagany	wymagany
Automatyczna albo półautomatyczna skrzynia biegów	wymagana	wymagana
Układ pojedynczych kół tylnych	preferowany dla kategorii lotniska 1 i 2, wymagany dla kategorii lotniska 3-10	wymagany
Minimalne kąty natarcia i zejścia	30°	30°
Minimalny kąt przechyłu statycznego	30°	28°

SPOSÓB WYZNACZANIA ILOŚCI WODY DO WYTWARZANIA PIAN GAŚNICZYCH

1. Wyznaczenie teoretycznego obszaru krytycznego A_T :

<i>Długość całkowita kadłuba samolotu</i> L	<i>Teoretyczny obszar krytyczny</i> A_T $[m^2]$
$L < 12 \text{ m}$	$A_T = L \times (12 \text{ m} + W)$
$12 \text{ m} \leq L < 18 \text{ m}$	$A_T = L \times (14 \text{ m} + W)$
$18 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	$A_T = L \times (17 \text{ m} + W)$
$L \geq 24 \text{ m}$	$A_T = L \times (30 \text{ m} + W)$

W – maksymalna szerokość kadłuba samolotu w metrach

2. Praktyczny obszar krytyczny A_P (m^2) wynosi w przybliżeniu dwie trzecie powierzchni teoretycznego obszaru krytycznego i jest określany za pomocą równania:

$$A_P = 0,667 A_T$$

3. Ilość wody (w dm^3) wymaganej do wytwarzania piany gaśniczej (Q) jest określana za pomocą równania:

$$Q = Q_1 + Q_2$$

gdzie:

Q_1 – ilość wody niezbędnej do opanowania pożaru na powierzchni praktycznego obszaru krytycznego,

Q_2 – ilość wody wymaganej po opanowaniu pożaru oraz niezbędnej do obrony lub całkowitego ugaszenia pożaru.

4. Ilość wody wymaganej do opanowania pożaru na powierzchni praktycznego obszaru krytycznego (Q_1) jest określana za pomocą równania:

$$Q_1 = A_P \times R \times T$$

gdzie:

A_P – praktyczny obszar krytyczny,

R – intensywność podawania – intensywności podawania $8,2 \text{ dm}^3/\text{min}/m^2$ dla piany spełniającej wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej A, $5,5 \text{ dm}^3/\text{min}/m^2$ dla piany spełniającej wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej B oraz $3,75 \text{ dm}^3/\text{min}/m^2$ dla piany spełniającej wymagania pian gaśniczych skuteczności gaśniczej C,

T – czas podawania – minimalny czas podawania wynosi 1 min.

5. Ilość wody Q_2 jest podawana jako procent ilości wody Q_1 :

<i>Kategoria lotniska</i>	<i>$Q_2 = \text{procentowi } Q_1$</i>
1	0
2	27
3	30
4	58
5	75
6	100
7	129
8	152
9	170
10	190

Uwaga:

Przy czasie podawania wynoszącym 1 min wyznaczoną ilość wody do celów gaśniczych uważa się za minimalną.

Załącznik nr 3

WYPOSAŻENIE RATOWNICZE W 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	Zestaw narzędzi nieiskrzących (np. młotek, przecinak, łopata, wiadro)	–	1	1	1	1
2	Klucz nastawny	1	1	1	1	1
3	Nożyce do cięcia prętów o średnicy co najmniej Ø 10 mm	1	1	1	1	1 ²⁾
4	Nożyce do blachy	1	1	1	1	1 ²⁾
5	Szczypce nastawne o długości 200 mm	1	1	1	1	1
6	Szczypce boczne o długości 200 mm	1	1	1	1	1
7	Topór ratowniczy mały, nieklinujący	1	1	2	3	1
8	Topór ratowniczy duży, nieklinujący	–	1	2	3	1
9	Łom duży o długości 1500 mm	–	1	1	2	–
10	Łom mały o długości 1000 mm	1	1	1	2	1
11	Ręczne uniwersalne narzędzie ratownicze	1	1	1	2	1
12	Przecinak ślusarski o szerokości 25 mm	–	1	1	1	1
13	Młotek 2 kg	1	1	1	1	1
14	Zestaw ratowniczych narzędzi hydraulicznych lub elektrycznych	1	1	1	2	1
15	Szpadel	1	1	2	2	1 ²⁾
16	Koc gaśniczy	1	1	2	3	1
17	Drabina o długości odpowiedniej do wysokości najwyższego statku powietrznego operującego z lotniska	–	1	1	2	1 ²⁾
18	Drabina dostępna	1	1	1	2	1
19	Linka ratownicza o długości 15 m z uprzężą ratowniczą	–	1	2	3	1
20	Linka o długości 30 m	1	1	2	3	1
21	Kliny do blokowania kół	2	2	2	4	2
22	Piła łańcuchowa do drewna	1	1	1	2	1 ²⁾
23	Piła tarczowa do betonu i stali z kompletem tarcz zapasowych	1	1	1	2	1
24	Nóż do przecinania pasów bezpieczeństwa	1	1	2	3	1
25	Aparat powietrzny nadciśnieniowy butlowy z maską	jeden komplet na każdego strażaka w służbie				
26	Zestaw głośnomówiący	–	–	1	1	–
27	Zestaw ratownictwa medycznego R1	1	1	2	3	1
28	Nosze ratownicze podbierające	1	1	2	3	1
29	Agregat wentylacyjno-oddymiający (z przystawkami na wodę i pianę)	–	–	1	1	–
30	Latarka	1	2	4	6	1
31	Kamera termowizyjna ³⁾	–	–	1	2	–
32	Noktowizor ³⁾	–	–	–	1	–

33	Pirometr ⁴⁾	-	-	1	1	1
34	Miernik wielogazowy	-	1	1	1	-
35	Zestaw do uszczelniania wycieków paliwa	-	1	1	1	1 ²⁾
36	Ubranie ochrony biologicznej ³⁾	-	2	2	4	-
37	Ubranie żaroodporne	-	2	2	4	2
38	Ubranie gazoszczelne ³⁾	-	-	3	4	-
39	Zestawy podnośników pneumatycznych niskociśnieniowych	-	1	1	1	-
40	Zestawy podnośników pneumatycznych wysokociśnieniowych	-	1	1	2	1
41	Zestaw do usuwania rozlewów i wycieków produktów ropopochodnych	-	-	1	1	1
42	Węże tłoczne Ø 52 i Ø 75	6	10	16	24	4
43	Prądownice wodno-pianowe	2	2	4	6	2
44	Rozdzielacz	1	1	2	3	1
45	Gaśnice przenośne 4 kg	1	1	2	3	1
46	Gaśnice przenośne 25 kg	-	-	-	-	1
47	Zestaw oświetleniowy ⁵⁾	jeden zestaw na pojazd ratowniczo-gaśniczy				
48	Rękawiczki medyczne jednorazowe bezpudrowe	jedno pudełko				

¹⁾ Na lotnisku dla śmigłowców znajdującym się na obiekcie wyposażenie ratownicze przechowuje się w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

²⁾ Nie dotyczy lotniska dla śmigłowców znajdującego się na obiekcie.

³⁾ Na wyposażeniu lsr-g w przypadku braku dostępności w ciągu 15 min od momentu ogłoszenia alarmu przy wykorzystaniu możliwości podmiotów określonych w PDSZ.

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

⁵⁾ Przewoźny lub przenośny do oświetlenia terenu działań ratowniczych.

Załącznik nr 4

**PROGRAM SZKOLENIA POLIGONOWEGO
DLA STRAŻAKÓW LOTNISKOWEJ SŁUŻBY RATOWNICZO-GAŚNICZEJ**

1. Organizacja szkolenia poligonowego dla strażaków lsr-g, zwanego dalej „szkoleniem”:
 - 1) szkolenie obejmuje co najmniej 40 godzin zajęć w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 6–10 albo 15 godzin w przypadku lotniska zaliczonego do kategorii lotniska 1–5;
 - 2) szkolenie uwzględnia zakres czynności strażaków lsr-g podczas działania ratowniczego:
 - a) kierowników (komendant, szef służby ratowniczej) i zastępców kierowników jednostki ochrony przeciwpożarowej,
 - b) dowódców: kompanii, plutonu, sekcji i zastępu,
 - c) kierowców-operatorów sprzętu pożarniczego lub osób zajmujących równorzędne stanowisko ustalone w dokumencie określającym, na podstawie art. 18 ustawy o ochronie przeciwpożarowej, organizację i szczegółowe zasady funkcjonowania lsr-g,
 - d) ratowników, młodszych ratowników;
 - 3) szkolenie przeprowadza się w formie zajęć teoretycznych i praktycznych na:
 - a) stanowiskach ćwiczeń,
 - b) placach ćwiczeń,
 - c) trenażerach lub makietach statków powietrznych
– umożliwiającym pozorowanie zdarzeń lotniczych;
 - 4) zajęcia praktyczne stanowią co najmniej 70% wszystkich zajęć;
 - 5) szkolenie kończy się sprawdzianem umiejętności obejmującym wszystkie tematy szkolenia.
2. Plan nauczania:

Numer tematu	Temat	Liczba godzin lekcyjnych	
		kategoria lotniska 1–5	kategoria lotniska 6–10
1	BHP	1	1
2	Budowa statków powietrznych	2	2
3	Transport powietrzny materiałów niebezpiecznych	1	1
4	Lotniskowy sprzęt ratowniczo-gaśniczy	2	2
5	Taktyka działań ratowniczych na statkach powietrznych, w tym gaszenie pożarów paliwa lotniczego lub innego rodzaju paliwa podawanego pod ciśnieniem, pod warunkiem że do jego gaszenia stosuje się te same techniki gaszenia, co w przypadku paliwa lotniczego, oraz sposobów dotarcia ekip ratowniczych do wnętrza statku powietrznego	9	34
Razem:		15	40