Projekt z dnia 8 stycznia 2020 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRATRUKTURY[[1]](#footnote-1))

z dnia ……………….. 2020 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 2019 r. poz. 1580 i 1495) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 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.

2. Wymagania, o których mowa w ust. 1, dla lotnisk dla samolotów, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia 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 zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) 996/2010, (UE) nr 276/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenie 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), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1139/UE”, określają, z uwzględnieniem § 4, § 12, § 14 i § 17–19 oraz przepisów wydanych na podstawie art. 29a ust. 2 ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1499, 1635, 1726 i 2020):

1) załącznik VII do rozporządzenia 2018/1139/UE;

2) ADR.OR.B.025, ADR.OR.C.040, ADR.OR.D.005 lit. b pkt 1 i 8, ADR.OR.D.010, ADR.OR.D.015 lit. d, e i f, ADR.OR.D.017, ADR.OR.D.020, ADR.OR.D.025, ADR.OR.D.035 załącznika III oraz ADR.OPS.B.001, ADR.OPS.B.005, ADR.OPS.B.010, ADR.OPS.B.045, ADR.OPS.B.090 i ADR.OPS.C.005 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.[[2]](#footnote-2)2)).

§ 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 i odladzanie;

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 i liczbę pojazdów ratowniczo-gaśniczych, gotowych do natychmiastowego podjęcia działań ratowniczych, ilość środków gaśniczych oraz liczbę sprzętu specjalistycznego;

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;

6) służbach lotniskowych – należy przez to rozumieć: jednostki organizacyjne i służby zorganizowane przez zarządzającego lotniskiem, których zadania są związane z operacjami lotniskowymi, w tym: dyżurnego operacyjnego lotniska, koordynatora ruchu naziemnego, służbę utrzymania lotniska, lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą, służbę ochrony lotniska oraz personel tych jednostek lub służb;

7) służbach ruchu lotniczego – należy przez to rozumieć służbę kontroli lotniska (TWR – Tower) albo lotniskową służbę informacji powietrznej (AFIS – Aerodrome Flight Information Service);

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 2019 r. poz. 1372, 1518 i 1593);

11) ustawie o PSP – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej.

§ 3. 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. 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, poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska może zostać zmniejszony o jedną kategorię poniżej kategorii wyznaczonej.

4. W okresach zmniejszonej liczby startów i lądowań samolotów, zarządzający lotniskiem dla samolotów może wyznaczyć kategorię lotniska niższą niż kategoria wyznaczona w sposób określony w ust. 2, odpowiadającą samolotowi o największych wymiarach, który w tym okresie wykonuje na lotnisku operacje lotniskowe.

5. W przypadku wykonywania na lotnisku dla samolotów operacji lotniskowych samolotów niezwiązanych z przewozem pasażerskim, poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska może zostać obniżony, na czas wykonywania tych operacji, zgodnie z tabelą nr 2 w załączniku nr 1 do rozporządzenia. W takim przypadku minimalną ilość środków gaśniczych wyznacza się na podstawie całkowitej długości oraz maksymalnej szerokości kadłuba największego samolotu wykonującego operacje na lotnisku, zgodnie z tabelą 1 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, kategorii lotniska oraz intensywności podawania środków gaśniczych określonymi w tabeli 4 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 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 Lotniczej, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy, aktualne informacje dotyczące kategorii lotniska, zmiany kategorii lotniska lub braku kategorii lotniska.

Rozdział 2

Lsr-g

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

1) podczas wypadku lub incydentu lotniczego, 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 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.

2. Zarządzający lotniskiem dokumentuje działania ratownicze, testy, kontrole, szkolenia i ćwiczenia wykonywane przez lsr-g.

§ 5. 1. Lsr-g:

1) osiąga czas reakcji wynoszący:

a) do trzech minut, z celem operacyjnym nie przekroczenia dwóch minut, do każdego punktu na każdej drodze startowej będącej w użyciu – w przypadku lotnisk naziemnych dla samolotów,

b) do dwóch minut do każdego punktu strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF) – w przypadku lotnisk naziemnych dla śmigłowców;

2) podejmuje natychmiastowe działania ratownicze – w przypadku lotnisk nawodnych dla samolotów i śmigłowców oraz lotnisk dla śmigłowców na obiektach.

2. Czas reakcji, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, jest mierzony od czasu powiadomienia lsr-g o konieczności podjęcia działań ratowniczych do osiągnięcia przez pojazd ratowniczo-gaśniczy, posiadający pełną obsadę, 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. Wymagany czas reakcji lsr-g osiąga w warunkach gdy nawierzchnie drogi startowej i drogi kołowania są suche lub wilgotne oraz nie są pokryte 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 nie stanowiący obsady tego pojazdu, przybywają na miejsce zdarzenia nie później niż minutę po pojeździe, o którym mowa w ust. 2.

4. Czasy reakcji dla innej, niż określona w ust. 1, części pola manewrowego w warunkach widzialności i stanu nawierzchni, o których mowa w ust. 2, są określone i zamieszczone w PDSZ.

5. W warunkach widzialności i stanu nawierzchni innych, niż określone w ust. 2, dla lsr-g jest zapewniane dodatkowe wyposażenie lub procedury zapewniające niezwłoczne i bezpieczne dotarcie lsr-g do miejsc zdarzeń, o których mowa w § 4 ust. 1.

§ 6. 1. Minimalną liczbę strażaków lsr-g na zmianie służbowej, gotowych do natychmiastowego podjęcia działań ratowniczych, którzy są jednocześnie obecni na lotnisku w czasie wykonywania operacji lotniskowych oraz co najmniej 15 minut po ostatnim starcie albo lądowaniu, określa tabela 7 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. W przypadku nałożenia na strażaków lsr-g obowiązku realizacji zadań lub czynności niezwiązanych z działaniami ratowniczymi, zarządzający lotniskiem zapewnia taką liczbę dodatkowych strażaków lsr-g, aby przy realizacji tych zadań lub czynności zapewnić minimalną liczbę strażaków lsr-g, o której mowa w ust. 1.

3. Zarządzający lotniskiem wykazuje w instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w art. 69 ust. 1 ustawy, liczbę wszystkich strażaków lsr-g, o których mowa w ust. 1 i 2, na podstawie udokumentowanej analizy zadań i środków, biorąc pod uwagę typy statków powietrznych korzystających z danego lotniska, dostępne pojazdy i sprzęt ratowniczo-gaśniczy oraz inne obowiązki nałożone na strażaków lsr-g.

4. Zarządzający lotniskiem dokumentuje, co najmniej raz dziennie, w formie pisemnej, rzeczywisty stan wyposażenia i liczbę strażaków lsr-g, z uwzględnieniem aktualnej kategorii lotniska.

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

§ 8. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia na lotnisku pojazdy ratowniczo-gaśnicze w minimalnej liczbie określonej w tabeli 8 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, spełniające minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i parametrów technicznych określone w tabeli 9 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Pojazdy lsr-g przewożą:

1) obsadę pojazdu;

2) środki gaśnicze;

3) wyposażenie ratownicze określone w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

4) środki łączności służące do współdziałania z innymi pojazdami lsr-g oraz strażnicami;

5) środki łączności służące do współdziałania ze służbą ruchu lotniczego;

6) środki łączności służące do porozumiewania się z załogami innych pojazdów;

7) mapę rejonu operacyjnego lotniska w skali 1:25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1:5 000, z naniesioną siatką współrzędnych.

3. W przypadku zdarzenia lotniczego lsr-g posiada możliwość łączności z załogą statku powietrznego, przez wykorzystanie łączności radiowej w paśmie lotniczym lub łączności przewodowej, lub ręcznych sygnałów awaryjnych.

4. Na lotniskach dla śmigłowców na obiektach stosuje się wyposażenie ratownicze określone w załączniku nr 2 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.

§ 9. 1 Minimalne objętości wody do wytwarzania pian gaśniczych, minimalne ilości uzupełniających środków gaśniczych, a także wydatki tych środków gaśniczych, wymaganych dla danej kategorii lotniska, na którym zorganizowano lsr-g, określają odpowiednio tabele 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia. W przypadku lotnisk dla śmigłowców na obiektach zamiast składowania wody można stosować instalację wodociągową zapewniającą wymagany wydatek wody.

2. Sposób wyznaczania ilości wody do wytwarzania pian gaśniczych określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3.  Minimalne ilości środków pianotwórczych, które ma posiadać zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, oblicza się odpowiednio na podstawie danych określonych w tabelach 4–6 w załączniku nr 1 do rozporządzenia, z uwzględnieniem wskazań producenta danego środka pianotwórczego. Piany gaśnicze określa tabela 10 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

4. Jako główny środek gaśniczy na lotniskach 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.

5. Na lotniskach zaliczonych 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.

6. Wymagane minimalne objętości wody do wytwarzania pian gaśniczych, środka pianotwórczego i uzupełniającego środka gaśniczego, znajdują się w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych.

7. Objętość środka pianotwórczego znajdującego się w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych jest proporcjonalna do objętości wody oraz wymaganego stężenia roztworu pianotwórczego i wystarcza do wytworzenia co najmniej dwóch objętości roztworu pianotwórczego.

8. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, na lotnisku o kategorii lotniska 6–10, na którym liczba startów i lądowań statków powietrznych podczas przeciętnej godziny szczytu wynosi więcej niż 16 dla jednej drogi startowej lub więcej niż 20 dla całego lotniska, zapewnia na lotnisku na miejscu zdarzenia lotniczego dostawy wody w ilości 4 540 dm3/min przez co najmniej 30 minut. Liczba startów i lądowań podczas przeciętnej godziny szczytu jest średnią arytmetyczną obliczaną z największych godzinowych liczb startów i lądowań wykonywanych każdego dnia w roku.

9. Zarządzający lotniskiem w celu zapewnienia dostawy wody, o której mowa w ust. 8, wykorzystuje:

1) dodatkowe pojazdy do przewozu wody lub

2) pompownie umożliwiające szybkie uzupełnienie wody w zbiornikach pojazdów ratowniczo-gaśniczych, lub

3) instalację hydrantową z hydrantami umieszczonymi w pobliżu płyt postojowych lub progów dróg startowych, lub

4) stałe zbiorniki na wodę, lub

5) wyniesione zbiorniki grawitacyjne z wodą umożliwiające szybkie uzupełnienie zbiorników pojazdów ratowniczo-gaśniczych.

§ 10. 1. Na lotniskach zaliczonych do kategorii lotniska 1, 2 albo naziemnych kategorii lotniska H1–H3 dopuszcza się zamianę na uzupełniające środki gaśnicze do 100% objętości wody określonej w tabelach 4 i 5 w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

2. Dopuszcza się stosowanie innych niż proszki gaśnicze właściwe do gaszenia pożarów węglowodorów uzupełniających środków gaśniczych o równoważnych właściwościach gaszenia pożaru.

3. 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.

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

5. 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.

§ 11. 1. Pojazdy lsr-g rozmieszcza się w garażu strażnicy, która jest tak usytuowana, aby pojazdy lsr-g posiadały bezpośredni dostęp do każdej drogi startowej lotniska, z uwzględnieniem osiągnięcia czasu reakcji, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1.

2. W przypadku braku możliwości osiągnięcia czasu reakcji, o którym mowa w § 5 ust. 1 pkt 1, z garażu strażnicy należy wybudować dodatkową strażnicę zlokalizowaną w miejscu, z którego jest możliwe osiągnięcie wymaganego czasu reakcji.

3. Jeżeli na lotnisku znajduje się więcej niż jedna strażnica, w każdej z nich 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. Świetlne i dźwiękowe sygnały alarmowe są włączane 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 zasilania podstawowego system ma zapewnione dodatkowe zasilanie z rezerwowego źródła zasilania energii elektrycznej.

§ 12. 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.

§ 13. Szczegółowe warunki bezpieczeństwa i higieny pracy strażaków lsr-g, inne niż określone w § 11 ust. 1, 2, 4 i 5 oraz § 12, określają przepisy wydane na podstawie art. 29a ust. 2 ustawy o PSP.

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

2. Pomieszczenie, w którym jest zlokalizowany punkt alarmowy, wyposaża się w izolację dźwiękową, wentylację lub klimatyzację.

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

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

1) możliwość obsługi systemu, o którym mowa § 11 ust. 4;

2) bezpośrednią łączność ze służbą ruchu lotniczego oraz świetlny i dźwiękowy system alarmowy z TWR;

3) możliwość nasłuchu korespondencji lotniczej prowadzonej między służbą ruchu lotniczego oraz załogą statku powietrznego;

4) środki łączności do współdziałania z pojazdami lsr-g oraz innymi strażnicami;

5) środki łączności do alarmowania i współdziałania ze służbami lotniskowymi i z podmiotami określonymi w PDSZ;

6) mapę rejonu operacyjnego lotniska, w skali 1:25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1:5 000, z naniesioną siatką współrzędnych;

7) co najmniej plany albo schematy statków powietrznych wykonujących operacje lotniskowe z danego lotniska;

8) kopię PDSZ, instrukcji bezpieczeństwa pożarowego, regulaminu organizacyjnego lsr-g oraz procedur i instrukcji wewnętrznych w zakresie ochrony przeciwpożarowej;

9) spis niezbędnych numerów telefonów do podmiotów funkcjonujących na lotnisku oraz podmiotów określonych w PDSZ;

10) instrukcję alarmowania całego stanu osobowego lsr-g;

11) dostęp do aktualnych informacji o startach i lądowaniach statków powietrznych;

12) druki do dokumentowania przebiegu działania ratowniczego lub czynności wynikających z zadań i obowiązków lsr-g.

6. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia rejestrowanie korespondencji radiowej i telefonicznej w sytuacjach zagrożenia.

Rozdział 3

Szkolenie lsr-g

§ 15. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, w celu zapewnienia wymaganego poziomu specjalistycznych kwalifikacji zawodowych strażaków lsr-g organizuje dla nich szkolenia dostosowane do typów statków powietrznych korzystających z danego lotniska i rodzaju sprzętu ratowniczo-gaśniczego stosowanego na lotnisku, włącznie z ćwiczeniami w gaszeniu ciśnieniowego pożaru paliwa.

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 przewidzianych do bezpośredniego udziału w działaniach ratowniczych;

6) szkolenia uzupełniające.

3. Program szkolenia strażaków lsr-g zawiera procedury:

1) szkolenia i sprawdzania umiejętności 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. 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. 2019 r. poz. 993 i 1590).

§ 16. 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 przeznaczone dla nowo przyjętych strażaków i jest realizowane 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, w szczególności:

1) infrastruktury i wyposażenia lotniska;

2) zasad i procedur mających wpływ na funkcjonowanie lsr-g;

3) budowy statków powietrznych;

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;

9) taktyki działań ratowniczych, w tym bezpośrednie gaszenie pożaru paliwa lotniczego lub gazowego;

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 przewidzianym do bezpośredniego udziału w działaniach ratowniczych, co najmniej raz na 3 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 paliwa o podobnych właściwościach fizykochemicznych, podawanego pod ciśnieniem.

5. Dla nowo przyjętych strażaków szkolenie poligonowe przeprowadza się po ukończeniu szkolenia wstępnego, o którym mowa w ust. 1, przed dopuszczeniem 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 swoim zakresem zagadnienia dotyczące 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

§ 17. 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 o 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 gaśnic innych niż proszkowe. W takim przypadku przyjmuje się, że 1 kg proszku gaśniczego odpowiada 1 kg lub 1,5 dm3 innego środka gaśniczego.

§ 18. 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.

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

1) wyjść ewakuacyjnych;

2) dróg ewakuacyjnych z wyjść ewakuacyjnych.

3. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, zapewnia możliwość powiadamiania lsr-g w przypadku powstania pożaru lub innego miejscowego zagrożenia.

§ 19. 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 lsr-g 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 2018 r. poz. 1990, z późn. zm.[[3]](#footnote-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 2019 r. poz. 341, 622, 1287 i 2020).

§ 20. 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, oraz dodatkowe drogi pożarowe wybudowane w powierzchniach wznoszenia i powierzchni 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 dodatkowych dróg pożarowych.

2. Dodatkowe drogi pożarowe spełniają wymagania jak dla dróg pożarowych. Drogi pożarowe usytuowane w odległości mniejszej niż 90 m od drogi startowej mają nawierzchnię niepylącą.

3. W przypadku gdy nawierzchnia drogi pożarowej nie odróżnia się od otoczenia lub gdy śnieg może uniemożliwić jej zlokalizowanie, na krawędziach tej drogi umieszcza się pionowe znaki krawędziowe w odstępach co 10 m.

4. W ogrodzeniu lotniska instaluje się bramy pożarowe wybudowane zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 13 ust. 3 ustawy o ochronie przeciwpożarowej lub łamliwe bariery.

5. Zarządzający lotniskiem zapewnia, aby bramy pożarowe i łamliwe bariery 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

PDSZ

§ 21. 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.

§ 22. 1. PDSZ zawiera procedury współpracy z odpowiednimi specjalistycznymi służbami ratowniczymi, które są uwzględniane do działania 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 lotnisk znajdujących 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 przeprowadza się udokumentowaną analizę obszarów, nad którymi odbywają się starty i lądowania statków powietrznych, w odległości 1 000 m od progów drogi startowej i zamieszcza w PDSZ.

§ 23. 1. PDSZ zawiera i określa co najmniej:

1) podział obowiązków podmiotów uczestniczących w realizacji PDSZ;

2) upoważnienie personelu kierowniczego lotniska do prowadzenia czynności zawartych w PDSZ;

3) rodzaje przewidzianych sytuacji zagrożenia;

4) wskazanie podmiotów uczestniczących w realizacji PDSZ;

5) uzgodnione z podmiotem uczestniczącym w realizacji PDSZ obowiązki tego podmiotu;

6) wskazanie kierującego działaniem ratowniczym w zależności od miejsca i rodzaju sytuacji zagrożenia;

7) zadania centrum operacyjnego;

8) sposób przekazywania kierowania działaniami ratowniczymi w rejonie operacyjnym lotniska oraz poza rejonem operacyjnym lotniska, ze wskazaniem podmiotów odpowiedzialnych za kierowanie działaniem ratowniczym w zależności od miejsca i rodzaju sytuacji zagrożenia;

9) sposób powołania sztabu, o którym mowa w § 27, oraz wymagania dla ruchomego stanowiska kierowania;

10) organizację łączności na potrzeby działań ratowniczych;

11) dane teleadresowe do podmiotów lub osób, z którymi należy się skontaktować w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia;

12) czasy dojazdu lsr-g do miejsc, o których mowa w § 5 ust. 1 i 4;

13) mapę rejonu operacyjnego lotniska w skali 1:25 000 lub większej i plan lotniska w skali 1:5 000, z naniesioną siatką współrzędnych;

14) informacje dotyczące dostępnego personelu oraz wyposażenia wszystkich podmiotów i służb przewidzianych do działań ratowniczych.

2. PDSZ określa co najmniej procedury działania w sytuacjach zagrożenia, o których mowa ust. 1 pkt 3, w przypadku:

1) wypadku lotniczego w rejonie operacyjnym lotniska;

2) incydentu lotniczego na ziemi wymagającego użycia 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.

§ 24.  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.

§ 25. 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. 6.

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 zapewnienia, że nieprawidłowości ujawnione w czasie ćwiczenia kompleksowego zostały skorygowane;

2) ćwiczeń teoretycznych, prowadzonych w celu sprawdzenia czy procedury i zadania są jasne i zrozumiałe dla podmiotów i służb, które mają je realizować, oraz testowania nowych lub zmienionych procedur, przed ich wdrożeniem lub przygotowaniem do ćwiczeń kompleksowych.

5. PDSZ jest aktualizowany lub weryfikowany po ćwiczeniach, o których mowa w ust. 4, oraz po każdym działaniu ratowniczym w sytuacji zagrożenia, celem skorygowania nieprawidłowości, jeżeli wystąpiły w trakcie tych ćwiczeń lub działań ratowniczych.

§ 26. 1. Zarządzający lotniskiem, na którym zorganizowano lsr-g, organizuje centrum operacyjne, o którym mowa w § 23 ust. 1 pkt 7,

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

3. Centrum operacyjne jest dostępne przez całą dobę albo w godzinach pracy lotniska.

4. Z centrum operacyjnego istnieje możliwość obserwacji wzrokowej 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 lotniskach, na których funkcjonuje służba ruchu lotniczego, również tej służbie, ogłoszenie fazy zagrożenia, o której mowa w § 23 ust. 3;

4) kopie instrukcji operacyjnej lotniska, o której mowa w art. 69 ust. 1 ustawy, i PDSZ;

5) sprzęt umożliwiający dostęp do aktualnych informacji o lotach z danego lotniska.

§ 27. 1. Kierujący działaniem ratowniczym, o którym mowa w § 23 ust. 1 pkt 6, może na miejscu zdarzenia powołać sztab.

2. Do zadań sztabu należy:

1) analizowanie rodzaju zagrożenia oraz prognozowany jego rozwój;

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, które powinno zapewnić:

1) miejsce do pracy sztabu;

2) możliwość przemieszczania się w terenie;

3) regularne sprawdzanie sprzętu łączności i wyposażenia do wsparcia prac sztabu;

4) mapy, plany i inne istotne informacje niezbędne w trakcie działania ratowniczego.

Rozdział 6

Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

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

2. Certyfikaty lotnisk użytku publicznego wydane przed dniem wejścia w życie 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 rozporządzenia, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia.

§ 29. Badania lekarskie strażaków lsr-g dokonane na podstawie przepisów dotychczasowych zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane.

**§ 30.** 1.Do szkoleń strażaków lsr-g rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

2. Strażaków lsr-g posiadających w dniu wejścia w życie 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 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 dla strażaków lsr-g szkolenie wstępne, o którym mowa w § 16 ust. 1, i szkolenie poligonowe, o którym mowa w § 16 ust. 5, przed wydaniem certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495).

**§ 31.** Plany działania w sytuacji zagrożenia opracowane przed dniem wejścia w życie rozporządzenia należy dostosować do wymagań określonych w rozporządzeniu w terminie 12 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

§ 32. 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).

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

(- podpisano elektronicznie)

Załączniki do rozporządzenia

 Ministra Infrastruktury

 z dnia ……….. 2020 r. (poz. ….)

Załącznik nr 1

Tabela 1. Kategorie lotnisk dla samolotów1)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kategoria lotniska | Całkowita długość kadłuba samolotu [m] | Maksymalna szerokość kadłuba samolotu [m] |
| 1 | 2 | 3 |
| 1 | od 0 m do długości mniejszej niż 9 m | 2 |
| 2 | od 9 m do długości niniejszej 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 należy ocenić 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 powinien być sklasyfikowany o jedną kategorię wyżej.

Tabela 2. Obniżony poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska dla operacji lotniskowych nie związanych z przewozem pasażerskim

|  |  |
| --- | --- |
| Kategoria lotniska | Obniżony poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska |
| 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 śmigłowca1) [m] |
| H1 | do długości mniejszej niż 15 m |
| H2 | od 15 m do długości niniejszej 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 lotniskach dla samolotów

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Kategoria lotniska | Piana skuteczności gaśniczej A1) | Piana skuteczności gaśniczej B1) | Piana skuteczności gaśniczej C1) | Uzupełniający środek gaśniczy |
| Objętość wody[dm3]2)  | Wydatek roztworu pianotwórczego [dm3/min] | Objętość wody2)[dm3]  | Wydatek roztworu pianotwórczego [dm3/min] | Objętość wody[dm3]2) | Wydatek roztworu pianotwórczego [dm3/min] | Ilość proszkugaśniczego[kg] | Wydatek [kg/sek] |
| 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 |
| Brak3) | - | - | - | - | - | - | 50 | 2,25 |

1) Objętość wody przeznaczonej 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) Objętość wody oparta jest na średniej całkowitej długości kadłuba samolotu danej kategorii. W przypadku gdy są spodziewane starty i lądowania samolotów większych niż wielkość średnia, objętość wody powinna być przeliczona ponownie oraz zapewniona w przeliczonej ponownie objętości.

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

Tabela 5. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotniskach naziemnych dla śmigłowców

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kategoria lotniska | Piana skuteczności gaśniczej B1) | Uzupełniający środek gaśniczy |
| objętość wody [dm3] | wydatek roztworupianotwórczego [dm3/min] | ilość proszku gaśniczego [kg] |
| H1 | 500 | 250 | 23 |
| H2 | 1 000 | 500 | 45 |
| H3 | 1 600 | 800 | 90 |

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

Tabela 6. Minimalne ilości środków gaśniczych na lotniskach na obiektach dla śmigłowców

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kategoria lotniska | Piana skuteczności gaśniczej B1) | Uzupełniający środek gaśniczy |
| objętość wody[dm3] | wydatek roztworu pianotwórczego[dm3/min] | ilość proszku gaśniczego [kg] |
| H1 | 2 500 | 250 | 45 |
| H2 | 5 000 | 500 | 45 |
| H3 | 8 000 | 800 | 45 |

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

Tabela 7. Minimalna liczba strażaków lsr-g na zmianie służbowej, gotowych do natychmiastowego podjęcia działań ratowniczych

|  |  |
| --- | --- |
| Kategoria lotniska | Minimalna liczba strażaków lsr-g1) |
| 1, 2, H1 | 3 |
| 3-5, H2, H3 | 4 |
| 6, 7 | 8 |
| 8 | 10 |
| 9, 10 | 13 |

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 oraz obsady posterunków.

Tabela 8. Minimalna liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych na lotnisku

|  |  |
| --- | --- |
| Kategoria lotniska | Liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych |
| 1, H1-H3 | 11) |
| 2 | 1 |
| 3 | 1 |
| 4 | 1 |
| 5 | 1 |
| 6 | 2 |
| 7 | 2 |
| 8 | 3 |
| 9 | 3 |
| 10 | 3 |

1) Nie dotyczy lotnisk dla śmigłowców na obiektach.

Tabela 9. Minimalne wymagania w zakresie wyposażenia i parametrów technicznych pojazdów ratowniczo-gaśniczych

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wyposażenie/parametr techniczny | Pojazdy o pojemności zbiornika wody do 4500 dm3 | Pojazdy o pojemności zbiornika wody powyżej 4500 dm3 |
| Działko wodno-pianowe na dachu | Opcja dla kategorii lotniska 1-2, H1-H2;Wymagane dla kategorii lotniska 3-10, H3 | wymagane |
| Stopnie wydajności działka wodno-pianowego | wysoki | wysoki i niski |
| Bezpośrednie wyjście do działka 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 1-2, wymagany dla kategorii lotniska 3-10 | wymagany |
| Minimalne kąty natarcia i zejścia | 30° | 30° |
| Minimalny kąt przechyłu statycznego | 30° | 28° |

Tabela 10. Piany gaśnicze

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Test | Piana skuteczności gaśniczejA | Piana skuteczności gaśniczejB | Piana skuteczności gaśniczej C |
| 1. Prądownica wodno-pianowa UNI 86 według ICAO |  |  |  |
| a) ciśnienie (kPa) | 700 | 700 | 700 |
| b) intensywność podawania (dm3/min/m2) | 4.1 | 2.5 | 1.56 |
| c) wydajność (dm3/min) | 11.4 | 11.4 | 11.4 |
| 2. Powierzchnia pożaru (okrągła taca) (m2) | ≈ 2.8 | ≈ 4.5 | ≈ 7.32 |
| 3. Paliwo Jet A1 na podłożu wodnym (dm3) | 60 | 100 | 157 |
| 4. Czas rozpalania (s) | 60 | 60 | 60 |
| 5. Wyniki gaszenia: |  |  |  |
| a) czas ugaszenia (s) | ≤ 60 | ≤ 60 | ≤ 60 |
| b) całkowity czas podawania (s) | 120 | 120 | 120 |
| c) czas ponownego zapalenia 25% powierzchni tacy (s) | ≥ 300 | ≥ 300 | ≥ 300 |

Załącznik nr 2

WYPOSAŻENIE RATOWNICZE W POJAZDACH LSR-G

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Lp. | Rodzaj sprzętu ratowniczego | Kategoria lotniska |
| 1, 2 | 3-5 | 6, 7 | 8-10 | H1-H31) |
| 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 | 12) |
| 3 | Nożyce do cięcia prętów o średnicy co najmniej Ø 10 mm | 1 | 1 | 1 | 1 | 12) |
| 4 | Nożyce do blachy | 1 | 1 | 1 | 1 | 12) |
| 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 | 12) |
| 16 | Koc gaśniczy | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 |
| 17 | Drabina o długości odpowiedniej do wysokości najwyższego statku powietrznego operującego z lotniska | - | 1 | 1 | 2 | 12) |
| 18 | Drabina dostępna | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 |
| 19 | Linka ratownicza o długości 30 m | - | 1 | 2 | 3 | - |
| 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 | 12) |
| 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 | 12) |
| 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 Ø52 i Ø75 | 6 | 10 | 16 | 24 | 6 |
| 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 | Zestaw oświetleniowy 5) | Jeden zestaw na pojazd ratowniczo-gaśniczy |
| 47 | Rękawiczki medyczne jednorazowe bezpudrowe | 1 pudełko |

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

2) Nie dotyczy lotnisk dla śmigłowców na obiektach.

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 opcji pomiaru temperatury.

5) Przewoźny lub przenośny do oświetlenia terenu działań ratowniczych.

Załącznik nr 3

SPOSÓB WYZNACZANIA ILOŚCI WODY DO WYTWARZANIA PIAN GAŚNICZYCH

1. Wyznaczenie teoretycznego obszaru krytycznego AT:

AT = L x (12 m1) + W)

 gdzie: 1) – wartość zależna od długości całkowitej samolotu

 W – maksymalna szerokość kadłuba samolotu w metrach

|  |  |
| --- | --- |
| *Długość całkowita kadłuba samolotu L* | *Teoretyczny obszar krytyczny AT [m2]* |
| L < 12 m | L x (12 m + W) |
| 12 m ≤ L < 18 m | L x (14 m + W) |
| 18 m ≤ L < 24 m | L x (17 m + W) |
| L ≥ 24 m | L x (30 m + W) |

2. Praktyczny obszar krytyczny AP (m2) wynosi w przybliżeniu dwie trzecie powierzchni teoretycznego obszaru krytycznego i jest określany za pomocą równania:

AP = 0.667 AT

3. Ilość wody (w dm3) do produkcji piany gaśniczej jest określana za pomocą równania:

Q = Q1 + Q2

gdzie: Q – ilość wymaganej wody,

Q1 – ilość wody niezbędnej do opanowania pożaru na powierzchni praktycznego obszaru krytycznego,

Q2 – ilość wody wymaganej po opanowaniu pożaru oraz niezbędnej do obrony i/lub całkowitego ugaszenia pożaru.

4. Ilość wody wymaganej do opanowania pożaru na powierzchni praktycznego obszaru krytycznego (Q1) jest określana za pomocą równania:

Q1 = AP x R x T

gdzie: AP – praktyczny obszar krytyczny,

 R – intensywność podawania – intensywności podawania 8.2 dm3/min/m2 dla piany spełniającej wymagania pian skuteczności gaśniczej A, 5.5 dm3/min/m2 dla piany spełniającej wymagania pian skuteczności gaśniczej B oraz 3.75 dm3/min/m2 dla piany spełniającej wymagania pian skuteczności gaśniczej C,

 T – czas podawania – minimalny czas podawania 1 min.

5. Ilość wody Q2 jest podawana jako procent ilości wody Q1:

|  |  |
| --- | --- |
| *Kategoria lotniska* | *Q2 = procentowi Q1* |
| 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 4

PROGRAM SZKOLENIA POLIGONOWEGO LSR-G

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 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 specjalistycznego lub osób zajmujących równorzędne stanowisko ustalone w regulaminie 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

– umożliwiających 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:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Numertematu | 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 podawanego pod ciśnieniem  | 9 | 34 |
| Razem: | 15 | 40 |

**UZASADNIENIE**

**1. Wyjaśnienie potrzeby i celu wydania rozporządzenia**

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych stanowi wypełnienie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 85 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, zobowiązującego ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, do określenia w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych:

1) wymagań dotyczących przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz planu działania w sytuacji zagrożenia, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych;

2) zakresu obowiązków podmiotów, o których mowa w art. 84 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, z uwzględnieniem zadań tych jednostek określonych odrębnymi przepisami oraz zadań zarządzającego lotniskiem w zakresie koordynacji;

3) warunków i programu szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze, uwzględniając klasyfikację lotnisk przyjętą dla celów ratowniczo-gaśniczych.

Celem projektu rozporządzenia jest uaktualnienie przepisów dotyczących ochrony przeciwpożarowej na lotniskach w zakresie lotnictwa cywilnego. Należy wskazać, że co do zasady wymagania w tym zakresie dla lotnisk podlegających wymaganiom UE regulują przepisy UE. Przedmiotowe rozporządzenie dotyczy tych lotnisk tylko w takim zakresie, który nie jest uregulowany w przepisach UE.

Mając na uwadze powyższe należy wskazać, że przepisy dotyczące lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej w niewielkim stopniu dotyczą lotnisk podlegających wymaganiom UE (§4 i §12, §14 i §19), natomiast całościowo dotyczą jedynie lotniska Radom-Sadków (EPRA), które jako jedynie lotnisk o ograniczonej certyfikacji posiada zorganizowaną lsr-g, pomimo braku obowiązku ustawowego, i zgodnie z posiadanymi informacjami nie jest całkowicie zamknięte dla cywilnego ruchu lotniczego (dopuszczone są m. in. loty HOSP (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne) i HEMS (operacje śmigłowcowe służb ratownictwa medycznego).

Projekt rozporządzenia nie obejmuje swym zakresem zabezpieczenia medycznego lotniska, ponieważ zagadnienie to będzie określone w przepisach wydanych na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze dotyczących realizacji przez zarządzającego lotniskiem obowiązku, o którym mowa w art. 68 ust. 2 pkt 5 ustawy – Prawo lotnicze. Proponowane rozwiązanie służy uporządkowaniu przepisów stosownie do przytoczonych delegacji ustawowych.

Jednocześnie lotniska funkcjonujące na podstawie przepisów krajowych, na których organizuje się lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą, będą posiadały służby i procedury zbliżone z działającymi na lotniskach certyfikowanych zgodnie z prawem Unii Europejskiej lub wymaganiami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Dlatego też w celu utrzymania przejrzystości i zrozumiałości przepisów zasadnym stało się opracowanie nowego rozporządzenia w stosunku do obowiązującego rozporządzenia 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).

Podczas pracy nad nowym rozporządzeniem przyjęto następujące założenia:

1) dokonanie niezbędnych zmian w przepisach prawa krajowego powinno polegać na zrównoważeniu z przepisami europejskimi oraz wymaganiami ICAO;

2) ujednolicenie procedur opisanych w przepisach krajowych w celu utrzymania harmonizacji zasad obowiązujących w państwach członkowskich Unii Europejskiej wdrożonych na podstawie unijnych przepisów.

Rozporządzenie zostało podzielone na 6 rozdziałów oraz 4 załączniki.

**Rozdział 1 Przepisy ogólne** – zamieszczono przepisy ogólne zawierające m.in. słownik pojęć i skrótów oraz sposoby określania kategorii ochrony przeciwpożarowej lotnisk.

W §1 ust. 2 wprowadzono przepis, który wskazuje, że co do zasady dla lotnisk objętych przepisami UE wymagania w zakresie przygotowania do sytuacji zagrożenia i lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, zwanych dalej „lsr-g”, regulują przepisy UE. Jednakże wskazano również przepisy projektowanego rozporządzenia, które powinny mieć zastosowanie do tych lotnisk, ponieważ wymagania UE do nich się nie odnoszą, a stanowią one istotny element związany z bezpiecznym wykonywaniem operacji lotniczych na lotniskach (dotyczą zakresu działania lsr-g, wymagań dla strażnic, wyposażenia infrastruktury lotniska w gaśnice, zapewnienia sprzętu podczas tankowania statków powietrznych oraz odpowiednich uprawnień dla pojazdów lsr-g i kierujących tymi pojazdami).

Korzystając z wymagań przepisów Unii Europejskiej w § 3 doprecyzowano przepisy w zakresie wyznaczania kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska, jej obniżania albo stosowania niższej co może skutkować stosowaniem niższej kategorii, lecz nadal zgodnie ze standardami i pragmatyką unijną. Kategoria ochrony przeciwpożarowej lotniska zależna będzie od liczby startów i lądowań na przestrzeni 3 kolejnych miesięcy o najwyższym natężeniu ruchu lotniczego albo okresów o ograniczonej liczbie operacji lotniczych. Za wykładnię przyjęto liczbę 700 operacji lotniczych w rozpatrywanym okresie trzymiesięcznym. Jeżeli liczba operacji samolotów o największych wymiarach, regularnie wykonujących operacje na lotnisku, będzie mniejsza niż 700 w ciągu trzech kolejnych miesięcy o najwyższym natężeniu ruchu, to kategoria ochrony będzie mogła być niższa o jedną kategorię od wyznaczonej pierwotnie. Dodatkowo w przypadku wykonywania operacji lotniskowych niezwiązanych z przewozem pasażerów poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska może zostać obniżony, na czas wykonywania tych operacji. Celem ciągłego nadzoru nad zapewnianą kategorią ochrony przeciwpożarowej lotniska zarządzający lotniskiem będzie co najmniej raz do roku dokonywał prognozy służącej do oceny czy kategoria zapewniana obecnie i w przyszłości jest adekwatna do wielkości statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze na lotnisku.

**Rozdział 2 Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza** wraz z załącznikami nr 1 i 2 do rozporządzenia – odnosi się do wymagań, jakie powinna spełniać lsr-g pod względem minimum w zakresie liczebności pracowników na zmianie służbowej, pojazdów gaśniczych, środków gaśniczych oraz innego wyposażenia. W projekcie odstąpiono od rozwiązania dotyczącego zatrudniania dodatkowych pracowników lsr-g w zależności od liczby obsługiwanych pasażerów na lotnisku. Wiąże się to z faktem pozostawienia zarządzającemu lotniskiem i operatorowi usług naziemnych decyzji co do sposobu zabezpieczania operacji tankowania statków powietrznych z pasażerami na pokładzie. Zarządzający może jednak utrzymywać wyższe stany osobowe na zmianach służbowych lsr-g. Stan osobowy zmiany służbowej lsr-g określa się na podstawie udokumentowanej analizy zadań i środków, biorąc pod uwagę typy statków powietrznych korzystających z danego lotniska, dostępne pojazdy i sprzęt ratowniczo-gaśniczy oraz jakiekolwiek inne obowiązki nałożone na strażaków lsr-g.

Określono sposób podziału pian gaśniczych opierając się na standardzie ICAO (wdrażanym również przez UE) odnosząc się do skuteczności gaszenia, nie zaś jak to było obecnie do rodzaju środka pianotwórczego. Przedstawione są również wymagania dla strażnic oraz punktów alarmowych, których przepisy europejskie nie regulują.

Obecne przepisy nie regulują w sposób dokładny wymagań zdrowotnych i sprawnościowych w stosunku do pracowników lsr-g. Biorąc pod uwagę podobny zakres obowiązków i wynikających z nich obciążeń fizycznych, właściwym wydaje się, aby zastosować analogiczne przepisy, w zakresie badań lekarskich i sprawnościowych, jak dla strażaków Państwowej Straży Pożarnej. Przemawia również za tym fakt, że lsr-g jako jedna z niewielu służb ma określony czas reakcji, a jego osiągniecie przekłada się również na sprawność fizyczną strażaków. Należy wskazać, że propozycje wymagań zdrowotnych proponowane przez UE są na wysokim poziomie i na szczeblu krajowym wymagało to uregulowania.

**Rozdział 3 Szkolenie lsr-g**wraz z załącznikiem nr 4 do rozporządzenia poświęcono organizacji szkoleń lsr-g. Określono wymagania dla zawartości programów szkolenia wstępnego, okresowego, poligonowego i uzupełniającego, wymieniając obszary, jakie powinny one zawierać, określono minimalny czas trwania tych szkoleń oraz czasokres ich powtarzania. Zmniejszono liczbę godzin szkolenia wstępnego ograniczając się *stricte* do zagadnień ratownictwa lotniskowego. Nowe wymogi dotyczące organizacji szkoleń dla lsr-g powinny pozytywnie wpłynąć na opanowywanie wiedzy i umiejętności przez pracowników poddawanych tym szkoleniom, co powinno się wyraźnie przełożyć na podniesienie skuteczności działań podejmowanych w ramach ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej. Pozostawiono również zarządzającemu lotniskiem większą swobodę w zakresie realizacji cyklów szkoleniowych, w szczególności poligonowych co nastręczało obecnie sygnalizowane trudności w dostępności do ośrodków szkolenia ratownictwa lotniczego. Jednocześnie częstotliwość szkleń poligonowych skrócono do 3 lat w celu utrzymania właściwych nawyków i umiejętności w zakresie gaszenia pożarów i stosowanych taktyk gaśniczych.

**Rozdział 4 Infrastruktura lotniska** *–* przedstawiono sposób zabezpieczenia stanowisk postojowych statków powietrznych, nowe podejście do zabezpieczenia operacji tankowania statków powietrznych z pasażerami na pokładzie oraz ogólne wymagania specyficzne dla dróg pożarowych na lotniskach. Doprecyzowano również wymagania w zakresie okresowych przeglądów technicznych i czynności konserwacyjnych wyposażenia, urządzeń i sprzętu ratowniczego oraz przeciwpożarowego, w tym korzystania ze statusu pojazdów uprzywilejowanych i wymagań dla kierowców kierujących tymi pojazdami. W trakcie kontroli prowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego wykazywano, że zarządzający lotniskami nie uwzględniali tych zagadnień, wskazując na m.in. brak precyzyjnych wymagań prawnych co skutkowało brakiem formalno-prawnej możliwości wyjazdu pojazdu lsr-g poza teren lotniska i udzielenia pomocy statkowi powietrznemu w niebezpieczeństwie w rejonie operacyjnym lotniska.

**Rozdział 5 Plan działania w sytuacji zagrożenia**– w tej części rozporządzenia nie ma dużych różnic odnośnie PDSZ w kontekście poprzedniego rozporządzenia. Doprecyzowano zagadnienia dotyczące zawartości dokumentu w zależności od tego czy na lotnisku zorganizowano lsr-g czy też nie. Określono procedury, które powinien zawierać PDSZ, zmniejszono liczbę procedur dla lotnisk bez lsr-g. Odniesiono się do centrum operacyjnego lotniska oraz ruchomego stanowiska kierowania określając ich podstawowe zadania, wyposażenie – jest to nowa regulacja, która doprecyzuje ten obszar. Wskazano na spójność procedur zawartych w PDSZ z procedurami wewnętrznymi poszczególnych służb i podmiotów zaangażowanych w realizację zadań wynikających z PDSZ. Zarządzający lotniskiem zawiera z podmiotami zaangażowanymi w realizację PDSZ porozumienia o współdziałaniu w sytuacjach zagrożenia.

**Rozdział 6 Przepisy przejściowe i końcowe** *–* w tej części rozporządzenia zawarto przepisy rozstrzygające sposób zakończenia postępowań będących w toku (wszczętych w czasie obowiązywania dotychczasowych przepisów i niezakończonych ostatecznie do dnia ich uchylenia), w których przyjęto zasadę obowiązywania prawa nowego (§ 28 ust. 1 i 3) oraz kwestię zachowania w mocy nabytych w czasie obowiązywania uchylanego rozporządzenia uprawnień (certyfikatów § 28 ust. 2) oraz przeprowadzonych szkoleń poligonowych (§ 29 ust. 3 i 4).

Ponadto w przepisach tego rozdziału doprecyzowano terminy w jakich należy: zaktualizować PDSZ, przeprowadzić szkolenia poligonowe, o których mowa w § 16 ust. 4 (§ 29 ust. 1 i 2).

Dodatkowo wskazano, że szkolenia wstępne, o których mowa w § 16 ust. 1 i szkolenia poligonowe, o których mowa w § 16 ust. 4, w przypadku lotnisk certyfikowanych po raz pierwszy powinny być przeprowadzone przed wydaniem certyfikatu, o którym mowa w art. 160 ust. 1 ustawy (§ 29 ust. 4). W § 30 odniesiono się do kwestii ważności szkoleń dla strażaków lsr-g rozpoczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, a także badań lekarskich strażaków lsr-g.

W § 33 przyjęto, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Mając na uwadze, że w zakresie wymagań projekt rozporządzenia nie wprowadza zasadniczych zmian w stosunku do dotychczas obowiązujących należy wskazać, że zaproponowany termin wejścia w życie projektowanego rozporządzenia jest wystarczający.

**2. Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia**

Projekt rozporządzenia dotyczy przede wszystkim lotnisk posiadających lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą, tj. lotnisk podlegających certyfikacji, (w tym ograniczonej certyfikacji, o ile zarządzający takim lotniskiem pomimo braku obowiązku ustawowego zorganizował lsr-g – obecnie jedynie lotnisko Radom-Sadków), których w Polsce obecnie jest 15. Projekt rozporządzenia w niewielkim stopniu dotyczy pozostałych lotnisk.

**3. Informacje związane z procedowaniem projektu**

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Większość proponowanych w projekcie rozporządzenia wymagań jest już wdrożona lub ulegnie modyfikacji, która nie zakłóci funkcjonowania lotnisk. Dodatkowo wszystkie wymagania dotyczące lsr-g określone w projekcie na obecną chwilę będą miały zastosowanie do jednego lotniska (Radom-Sadków). Lotniska podlegające przepisom UE realizują swoje zadania w zakresie służb ratowniczo-gaśniczych zgodnie w przepisami UE, a projektowane rozporządzenie reguluje jedynie dla tych lotnisk kwestie dotyczące zakresu działania lsr-g, wymagań dotyczące strażnic, BHP, punktu alarmowego, gaśnic, tankowania i przeglądów technicznych sprzętu. Na pozostałych lotniska nie ma zorganizowanej takiej służby, ponieważ nie wymagają tego przepisy krajowe (art. 84 ust. 2 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze nakłada obowiązek zorganizowania i zapewnienia funkcjonowania służby ratowniczo-gaśniczej wyposażonej w sprzęt specjalistyczny na lotniskach użytku publicznego. Lotniska użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze są lotniskami podlegającymi przepisom UE. Lotniska użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 2 w obecnie w Polsce nie występują, natomiast do lotnisk użytku publicznego, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 3 oraz art. 54 ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze normy art. 84 ust. 2 pkt 3 nie stosuje się).

Projekt regulacji jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Zawarte w projekcie rozporządzenia regulacje nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm aktów prawnych (Dz. U. poz. 2039, z późn. zm.), dlatego też projekt rozporządzenia nie podlega procedurze notyfikacji.

Nie jest wymagane przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.

Zgodnie z § 52 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Wejście w życie przedmiotowego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, w tym dla budżetu państwa i budżetów jednostek samorządu terytorialnego. Wprowadzenie niniejszej regulacji nie wpłynie na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

|  |  |
| --- | --- |
| **Nazwa projektu**Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych **Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące**Ministerstwo Infrastruktury;Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji**Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu**Marcin Horała – Sekretarz Stanu w MI**Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu**Magdalena Porzycka – naczelnik wydziału w Departamencie Lotnictwa MI (tel.: tel. 630 14 47, e-mail: Magdalena.Porzycka@mi.gov.pl) | **Data sporządzenia**13.12.2019 r.**Źródło:** Art. 85 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495).**Nr w wykazie prac legislacyjnych MI**poz. 20 |
| **OCENA SKUTKÓW REGULACJI** |
| 1. **Jaki problem jest rozwiązywany?**
 |
| Projekt rozporządzenia określa przepisy krajowe dla lotnisk, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, odnoszące się do przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. |
| 1. **Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt**
 |
| Wprowadzenie prawa unijnego oraz wymóg zgodności z nim prawa krajowego wymógł opracowanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastrukturyw sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. Założenia do opracowania nowego rozporządzenia uwzględniają zmiany wymagań prawa europejskiego. W wyniku czego:– odstąpiono od zapisów zwiększających stan zatrudnienia w lsr-g w zależności od wielkości przewozów lotniczych;– zabezpieczenie operacji tankowania statków powietrznych pozostawiono w gestii porozumień pomiędzy zarządzającym lotniskiem a podmiotem świadczącym usługi obsługi naziemnej;– wprowadzono możliwość obniżenia poziomu zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego w przypadku wykonywania operacji lotniskowych niezwiązanych z przewozem lotniczym pasażerskim; – określono tryb sprawdzania warunków zdrowotnych i sprawnościowych dla pracowników lsr-g;– zabezpieczenie medyczne na lotnisku będzie regulowane innym rozporządzeniem (wydanym na podstawie art. 83 ustawy – Prawo lotnicze) właściwym do określenia niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku.Brak możliwości osiągnięcia celu projektu za pomocą środków innych niż wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 85 ustawy – Prawo lotnicze. |
| 1. **Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?**
 |
| Do 12 lutego 2014 r. (data wydania rozporządzenia nr 139/2014/UE) brak było przepisów wspólnych dla krajów Unii Europejskiej dotyczących certyfikacji lotnisk. Kraje członkowskie prowadziły własną politykę w omawianym obszarze, choć była ona zbieżna z postanowieniami Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej. Przepisy ICAO były wzorem do opracowywania przepisów poszczególnych krajów UE. Przedmiotowy projekt rozporządzenia jest wzorowany na regulacjach unijnych, tak aby lotniska nieposiadające certyfikatu wydanego zgodnie z przepisami unijnymi, a na których zorganizowana zostanie lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza miały standardy w zakresie zabezpieczenia przeciwpożarowego zbliżone do lotnisk posiadających certyfikat unijny. Ponadto, aby lotniska posiadające odstępstwa od przepisów rozporządzenia 2018/1139/UE miały zapewnione wymogi w zakresie ratownictwa i ochrony ppoż. niewynikające z przepisów ustawy - Prawo budowlane i ustawy o ochronie przeciwpożarowej. |
| 1. **Podmioty, na które oddziałuje projekt**
 |
| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego |  1 podmiot | Dane własne organu (ULC) | Przeprowadzanie kontroli zarządzających lotniskami w zakresie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia. |
| Lotniska certyfikowane zgodnie z wymaganiami UE | 14 podmiotów  | Dane własne organu (ULC) | Wymagania określone w projekcie są w praktyce analogiczne jak wymagania dotychczas obowiązujące. Zarządzający będą weryfikować istniejące rozwiązania w celu upewnienia się, że są zgodne z wymaganiami rozporządzenia. |
| Lotniska o ograniczonej certyfikacji  | 9  | Dane własne organu (ULC) | Zarządzający lotniskiem będzie weryfikował stosowane dotychczas rozwiązania w celu upewnienia się, że są zgodne z wymaganiami rozporządzenia. |
| Lotniska użytku wyłącznego i użytku publicznego niepodlegające certyfikacji | 41 podmiotów  | Dane własne organu (ULC) | Zarządzający lotniskiem będzie weryfikował stosowane dotychczas rozwiązania w celu upewnienia się, że są zgodne z wymaganiami rozporządzenia. |
| Państwowe służby, podmioty ratownicze i reagowania kryzysowego | 8 służb i podmiotów | Dane własne organu (ULC) | Weryfikowanie zapisów PDSZ w zakresie realizacji zadań w nim określonych. |
| Użytkownicy lotnisk | Około 100 podmiotów | Dane własne organu (ULC) | Zapewnienie działań ratowniczo-gaśniczych w przypadku zdarzeń na lotnisku. |
| 1. **Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji**
 |
| Rozporządzenie zostało udostępnione w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.W ramach konsultacji publicznych projekt otrzymali:1. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze” ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
2. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S. A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
3. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. W. Thommee 1A, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
4. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
5. Port Lotniczy Bydgoszcz S. A. im. Ignacego Jana Paderewskiego, ul. Paderewskiego 1, 86-005 Białe Błota;
6. Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o., ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
7. Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Króla Jana Sobieskiego 1, 21-040 Świdnik;
8. Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
9. Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
10. Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka" Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
11. Port Lotniczy Szczecin – Goleniów Sp. z o.o., Glewice 1a, 72-100 Goleniów;
12. Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Graniczna 190, 54-530 Wrocław;
13. „Warmia i Mazury” Sp. z o.o., Szymany 150, 12-100 Szczytno;
14. Aero Partner Sp. z o.o., ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa;
15. Aeroklub Polski, ul. Komitetu Obrony Robotników 39, 02-148 Warszawa;
16. Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
17. Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóski 43, 43-512 Kaniów;
18. Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
19. Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
20. Aeroklub Zagłębia Miedziowego, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
21. Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
22. Centrum Szkolenia Kierowców i Doskonalenia Techniki Jazdy „Delta” Sp. z o.o., Polska Nowa Wieś-Lotnisko, 46-070 Komprachcice;
23. Centrum Usług Logistycznych, ul. Słoneczna 37, 00-789 Warszawa;
24. Gmina Krosno, ul. Lwowska 28 A, 38-400 Krosno;
25. Górnośląska Agencja Przedsiębiorczości i Rozwoju Sp. z o.o., ul. Wincentego Pola 16, 44-100 Gliwice;
26. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
27. Lotnisko Bagicz Sp. z o.o., Bagicz 10, 78-111 Ustronie Morskie;
28. Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
29. Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Chełmie, ul. Pocztowa 54, 22-100 Chełm;
30. Województwo Świętokrzyskie, reprezentowane przez Zarząd Województwa Świętokrzyskiego, al. IX Wieków Kielc 3, 25-516 Kielce;
31. WSK "PZL-Świdnik" S.A., al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
32. Zarządzający lotniskiem Żerniki, ul. Poznańska 1; 62-023 Gądki;
33. Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach, ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice;
34. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
35. Ogólnopolski Związek Zawodowy Pracowników Lotniskowych Służb Ratowniczych ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
36. Stowarzyszenia Lotniskowych Służb Ratowniczo Gaśniczych ul. Wolności 90, 42-625 Ożarowice, Międzynarodowy Port Lotniczy;
37. Polska Izba Przemysłu Chemicznego ul. Śniadeckich 17, 00-654 Warszawa;
38. Krajowa Sekcja Pożarnictwa NSZZ "Solidarność" ul. Podchorążych 38, 00-914 Warszawa;
39. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy Pracowników Pożarnictwa, ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa 133;
40. Związek Zawodowy Strażaków „Florian” ul. Podchorążych 38, 00-463 Warszawa;
41. Zarząd Główny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP, ul. Oboźna 1, 00-340 Warszawa;
42. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Pożarnictwa (SITP), ul. Świętokrzyska 14a pok. 134, 00-050 Warszawa;
43. Stowarzyszenie Pożarników Polskich ul. Fleminga 2, 03-176 Warszawa.

Dodatkowo, w związku z faktem, że rozwiązania zawarte w projekcie dotyczą kwestii pracowniczych i pracodawców projekt zostanie skonsultowany z przedstawicielami pracodawców i związków zawodowych. |
| 1. **Wpływ na sektor finansów publicznych**
 |
| (ceny stałe z 2018 r.) | Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł] |
| 0 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | *Łącznie* *(0-10)* |
| **Dochody ogółem** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Wydatki ogółem** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| **Saldo ogółem** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| budżet państwa |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| JST |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| pozostałe jednostki (oddzielnie) |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Źródła finansowania  |  |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń | Brak wpływu na sektor finansów publicznych. |
| 1. **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe**
 |
| Skutki |
| Czas w latach od wejścia w życie zmian | 0 | 1 | 2 | 3 | 5 | 10 | *Łącznie**(0-10)* |
| W ujęciu pieniężnym(w mln zł, ceny stałe z 2018 r.) | duże przedsiębiorstwa | 0,018 | 0,018 | 0,018 | 0,018 | 0,018 | 0,018 | 0,198 |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |  |  |  |  |  |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |  |  |  |  |  |  |
| W ujęciu niepieniężnym | duże przedsiębiorstwa |  |
| sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw |  |
| rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe |  |
| Niemierzalne |  | Zmiany zaproponowane w projekcie mogą przyczynić się do wzrostu liczby zakładanych lotnisk o ograniczonej certyfikacji lub użytku wyłącznego, gdyż na tych lotniskach nie ma obowiązku organizowania i utrzymywania lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych. |
| Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń  | Projektowane regulacje nie będą miały wpływu na sytuację ekonomiczną i społeczną rodziny, a także osób niepełnosprawnych oraz osób starszych.Przy obliczaniu skutków finansowych wzięto pod uwagę fakt, że projekt przewiduje zmianę w zakresie częstotliwości szkolenia poligonowego strażaków lsr-g (z dotychczasowych 4 lat zmieniono na 3 letni system szkolenia). Biorąc pod uwagę fakt, że obecnie jedynym lotniskiem, którego ta zmiana będzie dotyczyć jest lotnisko Radom-Sadków przy obliczaniu skutków finansowych przyjęto, że koszt jednostkowy szkolenia poligonowego wynosi 8 000 PLN. Przy założeniu, że w godzinach otwarcia lotniska minimalna ilość strażaków lsr-g na zmianie służbowej wynosi 3 osoby, a godziny otwarcia lotniska wskazują na 2 zmiany służbowe to wzrost rocznego kosztu szkolenia poligonowego szacuje się na 18 000 PLN.  |
| 1. **Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu**
 |
| [ ] nie dotyczy |
| Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności). | [ ]  tak[ ]  nie[x]  nie dotyczy |
| [ ]  zmniejszenie liczby dokumentów[ ]  zmniejszenie liczby procedur[ ]  skrócenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne: ……. | [ ]  zwiększenie liczby dokumentów[ ]  zwiększenie liczby procedur[ ]  wydłużenie czasu na załatwienie sprawy[ ]  inne: ……. |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.  | [ ]  tak[ ]  nie[x]  nie dotyczy |
| 1. **Wpływ na rynek pracy**
 |
| Projektowane rozporządzenie może nieznaczne wpłynąć na stan liczby zatrudnionych na lotnisku Radom-Sadków, gdyż dotychczasowe przepisy krajowe wskazywały wprost minimalne obsady kadrowe, co było związane np. z zapewnieniem asysty lsr-g przy tankowaniu statku powietrznego czy wynikało ze zwiększenia przewozów pasażerskich. Obecnie projekt rozporządzenia, oprócz wskazania minimalnego stanu osobowego, pozostawia w gestii zarządzającego lotniskiem określenie faktycznego stanu osobowego, na który wpłynie charakterystyka działalności prowadzonej na lotnisku. Jest to efektem obowiązku przeprowadzenia przez zarządzającego lotniskiem analizy dotyczącej stanu zatrudnienia na zmianie służbowej i zadań realizowanych przez lsr-g. |
| 1. **Wpływ na pozostałe obszary**
 |
| [ ] środowisko naturalne[x] sytuacja i rozwój regionalny[ ] inne: ……….. | [ ] demografia[ ] mienie państwowe | [ ] informatyzacja[ ] zdrowie |
| Omówienie wpływu | Ewentualny wpływ na rozwój regionalny w postaci jego wzrostu ze względu na zakładanie nowych lotnisk, co do których wymagania w zakresie przeciwpożarowym są ograniczone. |
| 1. **Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**
 |
| Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.  |
| 1. **W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**
 |
| Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życiu przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.  |
| 1. **Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**
 |
| Nie dotyczy. |

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. poz. 2257). [↑](#footnote-ref-1)
2. 2) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 50 z 26.02.2016, str. 37, Dz. Urz. UE L 27 z 01.02.2017, str. 99, Dz. Urz. UE L 72 z 15.03.2018, str. 17 oraz Dz. Urz. UE L 75 z 19.03.2018, str. 41. [↑](#footnote-ref-2)
3. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 2244 i 2322 oraz z 2019 r. poz. 53, 60, 730, 752, 1123, 1501, 1556, 1579 i 1818. [↑](#footnote-ref-3)