Załącznik funkcjonalny do
Planu Zarządzania Kryzysowego Ministra Infrastruktury

KRAJOWY PLAN POMOCY OFIAROM WYPADKÓW W LOTNICTWIE CYWILNYM I ICH RODZINOM

KPP

SPIS TREŚCI

I. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA ... 3
- **A. Wykaz użytkowników KPP** ... 3
- **B. Zasady wprowadzania zmian** ... 6
- **C. Osoby upoważnione do wprowadzania zmian** ... 6
- **D. Tabela aktualizacyjna** ... 6

II. WPROWADZENIE ... 7
- **A. Odpowiedzialność za stworzenie KPP** ... 7
- **B. Cel i przedmiot oraz funkcje KPP** ... 7
- **C. Filozofia KPP** ... 9
- **D. Ewaluacja KPP** ... 10
- **E. Istotne uwagi do dokumentu** ... 10

III. REGULACJE ... 12
- **A. Przepisy międzynarodowe** ... 12
- **B. Przepisy krajowe** ... 12
- **C. Zalecenia i najlepsze praktyki w zakresie przygotowania dokumentu** ... 12
- **D. Inne dokumenty odniesienia** ... 12
- **E. Terminologia i definicje** ... 14

IV. OKOLICZNOŚCI ZASTOSOWANIA PLANU POMOCY ... 21
- **A. Możliwe scenariusze** ... 21
- **B. Wypadek na terenie RP - w rejonie operacyjnym lotniska** ... 22
- **C. Wypadek na terenie RP - poza Rejonem Operacyjnym Lotniska (ROL)** ... 26
- **D. Wypadek poza terenem RP –poszkodowani polscy obywatele** ... 30
- **E. Wypadek na morzu otwartym - Polska państwem rejestracji SP** ... 32
- **F. Wypadek na morzu otwartym - Polska najbliżej miejsca wypadku** ... 33
- **G. Wypadek na morzu otwartym - państwo rejestracji SP nie jest członkiem ICAO** ... 34

V. ODBIORCY POMOCY DLA RODZIN I PRZYSŁUGUJĄCE IM ŚWIADCZENIA ... 35
- **A. Odbiorcy pomocy dla rodzin** ... 35
- **B. Formy pomocy** ... 36
- **C. Zakres pomocy** ... 44

VI. DOSTAWCY POMOCY DLA RODZIN ... 46
- **A. Systematyka dostawców pomocy dla rodzin** ... 46
- **B. Kompetencje i zadania administracji rządowej** ... 47
- **C. Kompetencje i zadania służb porządku publicznego i Sił Zbrojnych RP** ... 57
- **D. Kompetencje i zadania publicznych służb ratunkowych i opieki zdrowotnej** ... 62
- **E. Kompetencje i zadania podmiotów pozarządowych** ... 68
- **F. Kompetencje i zadania podmiotów lotnictwa cywilnego** ... 73

VII. HARMONIZACJA DZIAŁAŃI KOMUNIKACJA ... 79
- **A. Tabela realizacji pomocy (TRP)** ... 79
- **B. Schemat i kolejności powiadamiania** ... 79
- **C. Zasady wymiany informacji** ... 79
- **D. Podstawowe zasady kontaktów z mediami** ... 80
- **E. Plany pomocy** ... 81
- **F. Ewidencjonowanie czynności** ... 81

VIII. AUDYTY PLANÓW POMOCY SPORZĄDZONYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH ... 83
- **A. Podmioty objęte audytem** ... 83
- **B. Czynności audytowe** ... 83
- **C. Cel i kryteria audytu** ... 83
- **D. Działania poaudytowe** ... 83

IX. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW ... 84

Strona wolna

I. CZĘŚĆ ADMINISTRACYJNA

A. Wykaz użytkowników KPP

Nr egz.	Organizacja	Komórka organizacyjna	Telefon	e-mail
1.	Minister Infrastruktury			
2.	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych			
3.	Rządowe Centrum Bezpieczeństwa			
4.	Prokurator Generalny			
5.	Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji			
6.	Minister Obrony Narodowej			
7.	Minister Sprawiedliwości			
8.	Minister Spraw Zagranicznych			
9.	Minister Zdrowia			
10.	Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej			
11.	Minister Finansów			
12.	Minister Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej			
13.	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego			
14.	Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych			
15.	Polskie Linie Lotnicze LOT			

16.	Polska Agencja Żeglugi Powietrznej			
17.	Polski Czerwony Krzyż			
18.	Zarządzający Portami Lotniczymi ▪ Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.; ▪ P.P. „Porty Lotnicze”, Port Lotniczy Warszawa; ▪ Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.; ▪ Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., Port Lotniczy Katowice; ▪ Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice Sp. z o.o.; ▪ Port Lotniczy Lublin S.A.; ▪ Port Lotniczy Łódź im. W. Reymonta Sp. z o.o.; ▪ Port Lotniczy Poznań – Ławica Sp. z o.o.; ▪ Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka Sp. z .o.o.; ▪ Port Lotniczy Szczecin – Goleniów Sp. z o.o.; ▪ Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa Modlin Sp. z o.o.; ▪ Port Lotniczy Wrocław S.A.; ▪ P.P. „Porty Lotnicze”, Port Lotniczy Zielona Góra; ▪ Warmia i Mazury Sp. z o.o.			
19.				
20.				

Strona wolna

B. Zasady wprowadzania zmian

1. Sprawdzanie aktualności KPP i wnoszenie poprawek będą prowadzone na bieżąco.
2. W przypadku potrzeby zmian w KPP: właściciel KPP, w uzgodnieniu z pozostałymi posiadaczami KPP, wprowadza zmianę do KPP, a przyjęte rozwiązanie przekazuje wykonawcom do realizacji w formie aneksu aktualizacyjnego.
3. Co do zasady, aktualizacja KPP odbywa się w drodze wymiany strony lub rozdziału.

C. Osoby upoważnione do wprowadzania zmian

Lp.	Imię i nazwisko	funkcja/stanowisko	Organizacja

D. Tabela aktualizacyjna

Lp.	Data zmiany	Miejsce (rozdział /strona)	Krótki opis zmian (wymieniono stronę/rozdział, było/jest)	Podstawa zmiany (np. nr i data pisma, decyzji)	Nazwisko osoby wprowadzającej zmianę

II. WPROWADZENIE

A. Odpowiedzialność za stworzenie KPP

1. Wypadek lotniczy jest zjawiskiem nieprzewidywalnym i nadzwyczajnym, które ze względu na skutki może mieć charakter kryzysowy. W przypadkach, w których wypadkowi ulega statek powietrzny, niemal zawsze dochodzi do zdarzenia o charakterze wypadku masowego, który zaangażuje wiele sił i środków. Troska o osoby, które ucierpiały lub poniosły straty na skutek takiego zdarzenia doprowadziła do wzmożenia wysiłków Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego(International Civil Aviation Organization, ICAO), Unii Europejskiej oraz całej branży lotniczej w celu stworzenia wspólnych standardów, dzięki którym można będzie odpowiednio szybko reagować na potrzeby ofiar i ich rodzin.
2. Obowiązek pomocy i stworzenia stosownego planu wynika bezpośrednio z Załącznika nr 9 (Dz.Urz. ULC z 2018 r. poz. 62) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.(Dz. U z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją ICAO”/ Rozdział 8, Sekcja I – pomoc osobom poszkodowanym w wypadku lotniczym i ich rodzinom oraz Art. 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylającego dyrektywę 94/56/WE(Dz.Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.), zwanego dalej „Rozporządzeniem (UE) Nr 996/2010”.
3. Strona polska realizując powyższy obowiązek stworzyła „Krajowy plan pomocy ofiarom wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym i ich rodzinom”, zwany dalej „krajowym planem pomocy” (KPP) zgodnie z powyżej przywołanymi przepisami, w oparciu m.in. o: ICAO *Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families* (Doc 9973) i IATA *Emergency Response Best Practices Handbook*, w sposób uwzględniający krajowe przepisy z zakresu ratownictwa i zarządzania kryzysowego.

B. Cel i przedmiot oraz funkcje KPP

1. Celem KPP jest zapewnienie na poziomie Państwa skuteczności i doskonalenie procedur i zasad zharmonizowanego udzielania pomocy i wsparcia ofiarom i poszkodowanym w wypadkach lotniczych oraz ich rodzinom, poprzez:
   - określenie zaangażowanych służb i podmiotów oraz sił i środków;
   - zdefiniowanie zasad koordynacji i współpracy;
   - określenie zasad i warunków realizacji pomocy;
   - określenie sposobu planowania ćwiczeń i audytów.

   Należy przy tym mieć na uwadze, że podmioty zaangażowane w realizację i obsługę przewozu lotniczego, tj.: przewoźnicy lotniczy, agenci obsługi naziemnej i zarządzający portami lotniczymi, w zakresie prawnie przypisanych obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień wdrażają i utrzymują w stanie gotowości procedury ratunkowe oraz plany reagowania kryzysowego. Te procedury i plany określają zasady współdziałania, koordynacji i łączności oraz specyfikują dysponowane do działania siły i środki oraz podmioty je wydzielające. Są to w szczególności jednostki krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (KSRG) i podmioty systemu państwowego ratownictwa medycznego (PRM). Do grona tych podmiotów należą również organy administracji wydzielające siły i środki w strukturach reagowania kryzysowego.

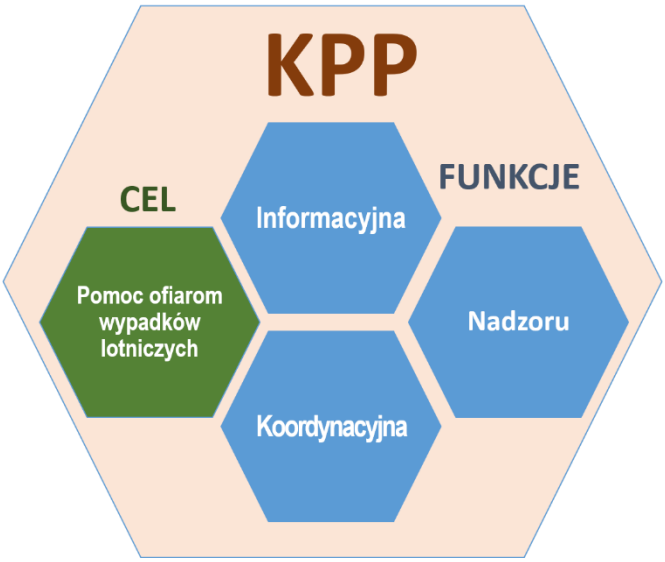
   Z uwagi na to, KPP nie nakłada nowych zadań i obowiązków a jedynie konsoliduje istniejące przepisy, plany i procedury.

   Jednym z takich kluczowych dokumentów jest Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia (PDSZ) wdrażany i utrzymywany przez każdego zarządzającego lotniskiem. Przedmiotem PDSZ są w szczególności procedury działania w sytuacjach zagrożenia statku powietrznego, ale z ograniczeniem do zdarzeń zaistniałych na lotnisku i w rejonie operacyjnym lotniska (o promieniu r = 8 km), realizowane przez lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą (LSRG) we współdziałaniu z określonymi podmiotami i służbami, a w szczególności

należącymi do KSRG i PRM oraz innymi, przy każdorazowym zaangażowaniu i udziale organów służb ruchu lotniczego (ATS).

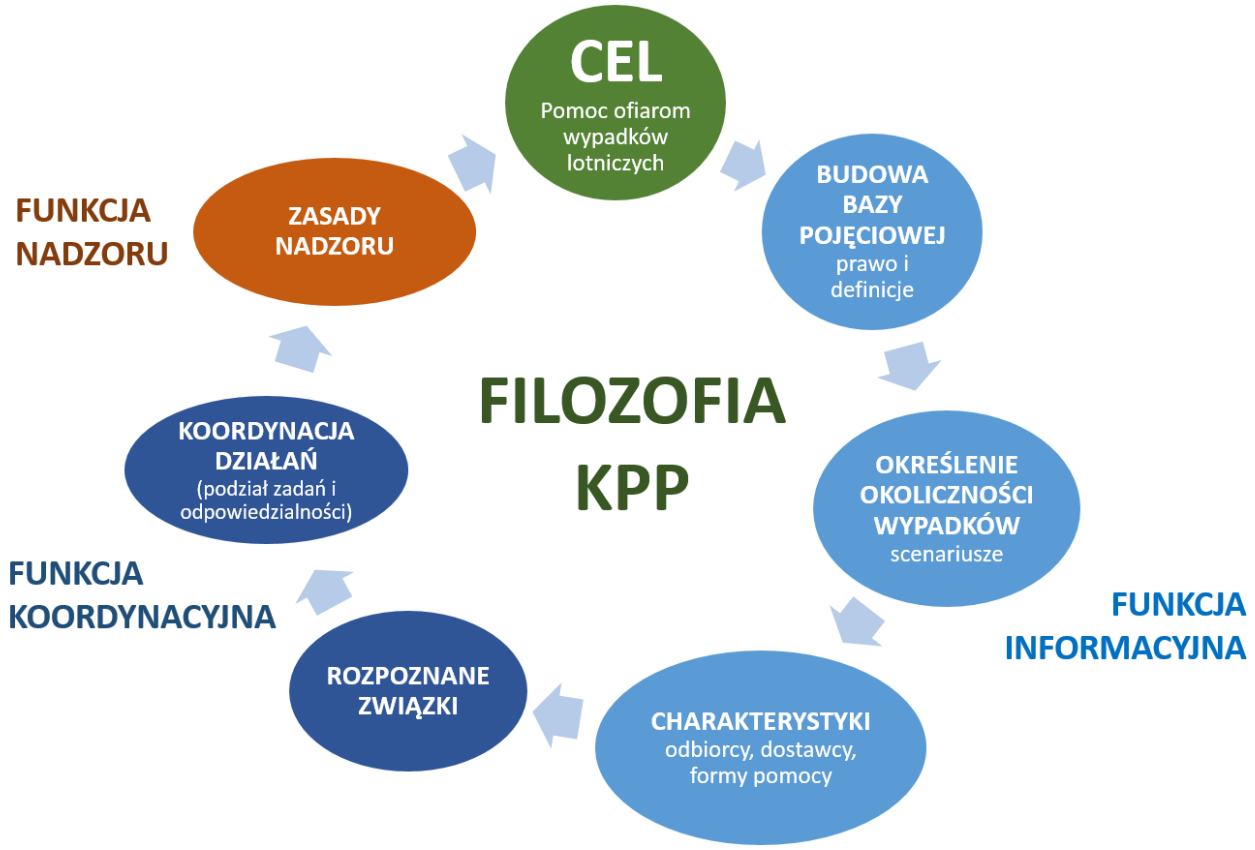
Z tego względu należy mieć również na uwadze to, że działania będące przedmiotem niniejszego KPP będą także podejmowane i realizowane w innym czasie, niż czas realizacji procedur poszukiwania i ratownictwa (SAR) i w różnych miejscach, w zależności od okoliczności, czasu i miejsca zaistnienia zdarzenia lotniczego oraz czasu trwania poszczególnych faz zagrożenia (odpowiednio: INCERFA, ALERFA, DETRESFA). KPP będzie również determinowany procedurami i planami wdrożonymi przez przewoźnika lotniczego, którego statku powietrznego i operacji będzie bezpośrednio dotyczyło dane zdarzenie lotnicze.

2. Zakłada się, że KPP spełniać będzie trzy funkcje:
   - informacyjną (edukacyjną) – stanowi vademecum definicji, podstaw pojęciowych, kompetencji i możliwości dostawców pomocy oraz podstawowy zakres potrzeb odbiorców pomocy;
   - nadzoru – zakłada okresowe audytowanie planów podmiotów lotniczych;
   - koordynacyjną–zawiera podział obowiązków oraz zasady koordynacji działań przewoźników lotniczych, zarządzających portami lotniczymi, organu zarządzania ruchem lotniczym, organów rządowych, służb oraz organizacji pozarządowych w przypadku wystąpienia wypadku lotniczego o charakterze masowym.
3. Ponadto, organy, instytucje oraz służby wymienione w KPP posiadają także własne, szczegółowe procedury reagowania na wypadki komunikacyjne i zagrożenia masowe, które nie zostały wymienione w KPP, bądź zostały przywołane tylko we fragmentarycznym ogólnym zakresie, niezbędnym dla ww. funkcji KPP.

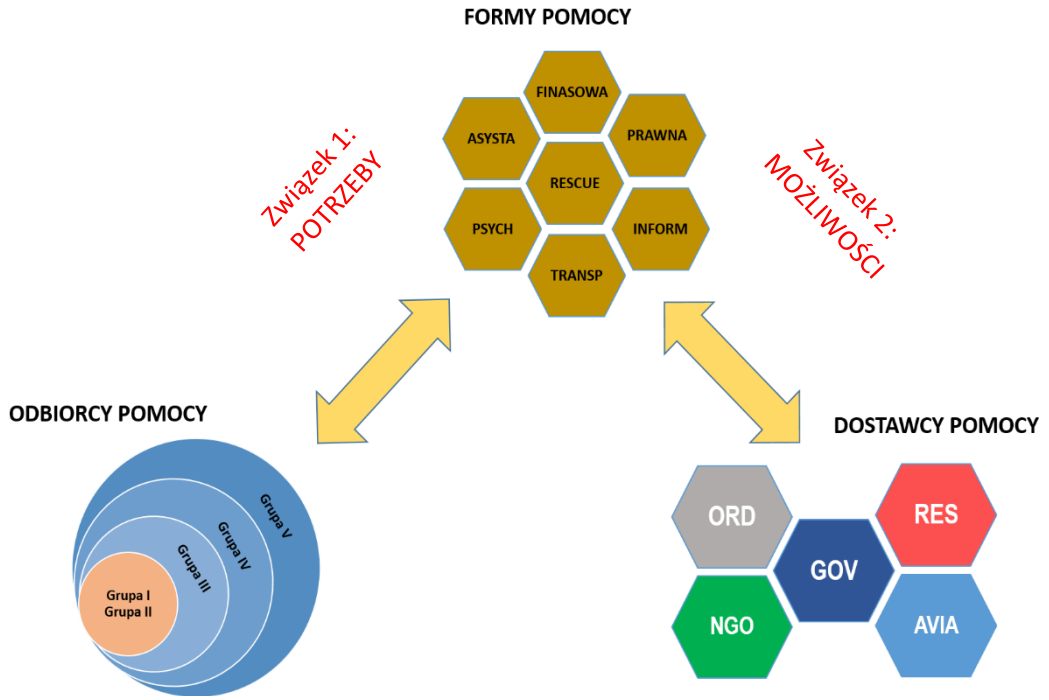


Rysunek 1: Cel i funkcje. Opracowanie własne.

C. Filozofia KPP

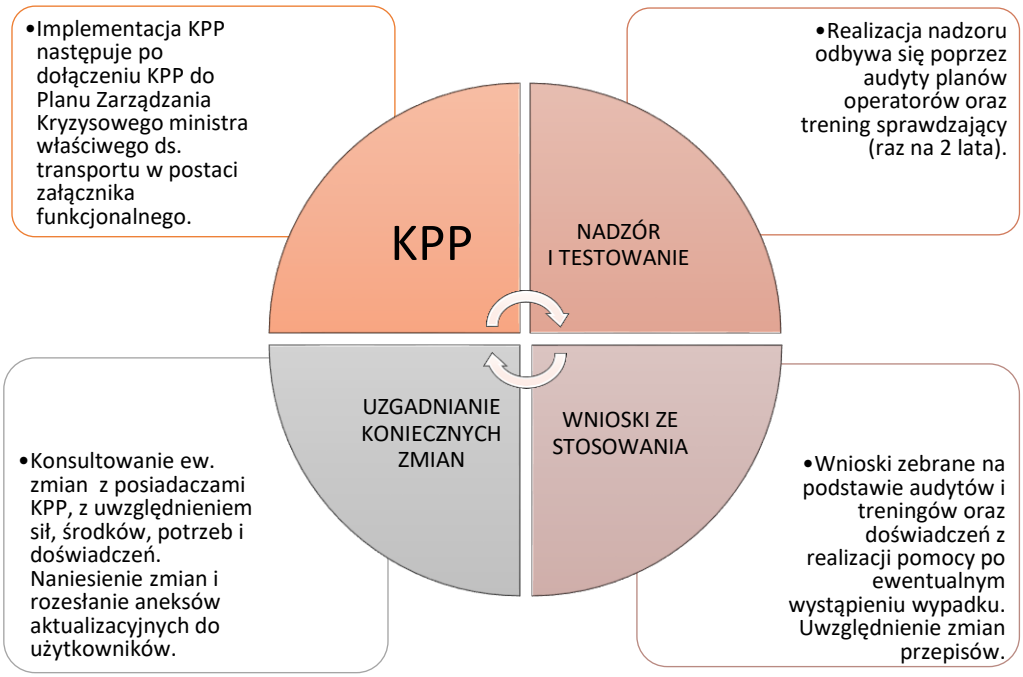


Rysunek 2: Filozofia dokumentu. Opracowanie własne.



Rysunek 3: Rozpoznane związki. Opracowanie własne.

D. Ewaluacja KPP



Rysunek 4: Zasady ewaluacji KPP. Opracowanie własne.

Testowanie KPP na poziomie krajowym mogłoby odbywać się ramach ćwiczeń zarządzania kryzysowego na szczeblu krajowym lub wojewódzkim (np. w ramach scenariusza ćwiczenia RENAGADE/SAREX).
Testowanie KPP na poziomie lokalnym mogłoby odbywać się w połączeniu z praktycznymi całościowymi ćwiczeniami PDSZ, co umożliwiłoby jednoczesną ocenę koordynacji realizacji planów, będących przedmiotem KPP z realizacją procedur określonych w PDSZ danego lotniska.
Wyniki przeprowadzonych testów KPP i sformułowane wnioski stanowią podstawę do planowania działań doskonalących i aktualizacji KPP.

E. Istotne uwagi do dokumentu

Ustalenie odbiorców pomocy dla rodzin i zakresu tej pomocy jest zadaniem newralgicznym z uwagi na niejednoznaczność i elastyczność tych pojęć. Zdefiniowanie pojęcia rodziny jest znaczącym warunkiem wstępnym planowania pomocy, ponieważ wielkość i struktura rodziny ma bezpośredni wpływ na dalsze działania podejmowane w związku z wypadkiem, w szczególności logistykę informacyjną. Nazwa niniejszego dokumentu oraz brzmienie niektórych zwrotów, np. „rodzina", „pomoc dla rodzin" wynikają z tłumaczenia określeń z języka angielskiego na język polski, jednak określenia te bez zdefiniowania nie oddają w pełni potrzeb i oczekiwań poszkodowanych.
Prawo polskie nie definiuje jednoznacznie pojęcia rodziny i zdaniem Rzecznika Praw Obywatelskich definicje osób, które mogą być uważane za członków rodzin, są formułowane przez ustawodawcę głównie pod kątem założeń konkretnej ustawy, w której ta definicja została zamieszczona. Według prawa polskiego za najbliższą rodzinę można uznać małżonka, wstępnego, zstępnego, rodzeństwo, powinowatego w tej samej linii lub stopniu, osobę pozostającą w stosunku przysposobienia oraz jej małżonka, a także osobę pozostającą we wspólnym pożyciu.
Sposób definiowania o tym kto stanowi rodzinę ma wpływ na zakres uprawnień osób bliskich poszkodowanemu. Na przykład:
a) udzielanie informacji o poszkodowanym - będzie dotyczyć szerokiego przekroju osób związanych z poszkodowanym, wielu z nich nie będzie miało bezpośredniego pokrewieństwa z poszkodowanymi;
b) oficjalna informacja o wypadku - będzie obejmować członków rodziny pasażerów, którzy przeżyli;

c) odwiedzanie miejsca wypadku i uczestnictwo w nabożeństwach żałobnych – może dotyczyć również osób nie związanych więzami rodzinnymi, ale np. sprawowaną opieką nad poszkodowanym lub osobą odwiedzającą;
d) natychmiastowa pomoc finansowa - jest zwykle skierowana konkretnie do członków rodziny będących na utrzymaniu ofiary zgodnie z obowiązującymi przepisami.
Pomoc dla rodzin ma więc szersze oddziaływanie niż tylko na najbliższych członków rodziny i dotyczy również innych odbiorców, związanych z poszkodowanym różnymi relacjami, np. więzami pokrewieństwa, wspólnego prowadzenia gospodarstwa, możliwościami zapewnienia opieki poszkodowanemu, czy finansowymi.
Ustalenie, kto stanowi rodzinę, dotyczy kwestii kulturowych, prawnych i społecznych. Relacje międzyludzkie mogą być inne od tego, co jest ogólnie objęte takim terminem, jak "legalny krewny" (tj. osoba prawnie odpowiedzialna za majątek zmarłego). Niezbędna była więc definicja, która szeroko uwzględnia różnice kulturowe i oczekiwania bliskich.
Na potrzeby niniejszego dokumentu przyjęto definicję wymienioną w art. 2 pkt 13 Rozporządzenia UE Nr 996/2010, gdzie za "członków rodzin" uznaje się „najbliższą rodzinę lub najbliższych członków otoczenia lub inne osoby związane blisko z ofiarą wypadku, zgodnie z prawem krajowym mającym zastosowanie do ofiary”. Definicja jest wystarczająco elastyczna, jednak niezbyt precyzyjna, bo sprawia, że traktowanie poszkodowanego i zakres świadczeń może zależeć od narodowości poszkodowanego i miejsca zdarzenia. Uwzględniając wytyczne ICAO Doc. 9973, tj. odpowiednie zachowanie proporcji wsparcia ma zapewnić sprawiedliwe traktowanie wszystkich odbiorców pomocy dla rodzin, przyjęto, że w przypadkach budzących wątpliwości zakres pomocy będzie analizowany indywidualnie. Dopuszcza się rozszerzenie grupy uprawnionych do otrzymania pomocy, przez dostawcę na podstawie jego własnych zasobów, jednakże na poziomie nie mniejszym niż obowiązujące w tym zakresie przepisy.

III. REGULACJE

A. Przepisy międzynarodowe

- Załącznik 9 – „Ułatwienia" do Konwencji ICAO;
- Załącznik 12 – „Poszukiwanie i ratownictwo" do Konwencji ICAO;
- Załącznik 13 – „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych" do Konwencji ICAO;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE;
- Załącznik 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym „Lotniska" Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk" wraz z manualami dot. tego załącznika m.in. przywołany wyżej Doc 9137-AN/898 Część 1 i 7
-
- Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.Urz. WE L 285 z 17.10.1997, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7,t. 3, str. 489), zwanego dalej „Rozporządzeniem (WE) NR 2027/97".

B. Przepisy krajowe

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (t.j. Dz.U. z 2020 r. poz. 1970 z późn.zm.), zwana dalej „ustawą – Prawo lotnicze";
- Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 1398);
- Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. z 2019 r. poz. 993, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1507, z późn. zm.
- 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. 2013 poz. 487).
-

C. Zalecenia i najlepsze praktyki w zakresie przygotowania dokumentu

- ICAO "Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families" (Doc 9973 – I ed. 2013);
- ICAO "Policy on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families Approved by the Council and published by its decision" - First Edition — 2013 (Doc 9998, AN/499);
- ICAO "Implementation of the policy to address the needs of air transportation accident victims and their families" (A38-WP/300);
- IATA "Emergency Response Best Practices Handbook"

D. Inne dokumenty odniesienia

- Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r. (Dz. U. z 1988 r. poz. 184);
- Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r. poz. 235), zwana dalej „Konwencją montrealską z 1999 r.";
- Konwencja wiedeńska o stosunkach konsularnych, sporządzona w Wiedniu dnia 24 kwietnia 1963 r. (Dz.U. z 1982 poz. 98);
- Rozporządzenie (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z 30.04.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 160);

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 810/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Wizowy (Dz.Urz. UE L 243 z 15.09.2009, str. 1, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1806 z dnia 14 listopada 2018 r. wymieniające państwa trzecie, których obywatele muszą posiadać wizy podczas przekraczania granic zewnętrznych, oraz te, których obywatele są zwolnieni z tego wymogu (Dz.Urz. UE L 303 z 28.11.2018, str. 39);
- Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz.Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 260 z późn. zm.
- Ustawa z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz.U. z 2019 r. poz. 1783).
- Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 945, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1541);
- Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz.U. z 2019 r. poz. 196);
- Ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa (Dz.U. z 2014 r. poz.1510);
- Ustawa z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych (Dz. U. z 2018 r. poz. 2216, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o zdrowiu publicznym (Dz.U. z 2019 r. poz. 2365);
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim (Dz.U. z 2019 r. poz. 1452, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 28 stycznia 2016 r. – Prawo o prokuraturze (Dz.U. z 2019 r. poz. 740);
- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie (Dz. U. z 2019 r. poz. 1464);
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz.U. z 2019 r. poz. 161, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej (Dz.U. z 2019 r. poz. 147, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych (Dz.U. z 2019 r. poz. 518, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej (Dz.U. z 2019 r. poz. 1499, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej (Dz. U. z 2019 r. poz. 1372, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (Dz.U. z 2019 r. poz. 1815);
- Ustawa z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym (Dz. U. z 2019 r. poz. 506, z późn. zm.);
- Ustawy z dnia 16 listopada 1964 r. o Polskim Czerwonym Krzyżu (Dz.U. z 2019 r. poz. 179);
- Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. - Prawo o stowarzyszeniach (Dz.U. z 2019 r. poz. 713);
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie (Dz.U. z 2019 r. poz. 688, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2019 r. poz. 1292);
- Ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. Prawo konsularne (Dz.U. 2015 poz. 1274, z późn.zm.);
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych (Dz.U. z 2019 r. poz. 1473);
- Ustawa z dnia 12 grudnia 2013 r. o cudzoziemcach (Dz.U. z 2018 r. poz. 2094, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej (Dz.U. z 2018 r. poz. 2190, z późn. zm.);
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych (Dz.U. z 2018 r. poz. 1482, z późn.zm.);
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich (Dz.U. 2019 r. poz. 1084);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Dz.U. 2015 poz. 1547);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz.U. poz. 1640, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1995);
- Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. z 2017 r. poz. 1319, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 27 grudnia 2007 r. w sprawie wydawania pozwoleń i zaświadczeń na przewóz zwłok i szczątków ludzkich (Dz. U. poz. 1866);
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 r. w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi (Dz. U. poz. 1783, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 566);
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 10 kwietnia 2012 r. w sprawie sposobu postępowania podmiotu leczniczego wykonującego działalność leczniczą w rodzaju stacjonarne i całodobowe świadczenia zdrowotne ze zwłokami pacjenta w przypadku śmierci pacjenta (Dz.U. poz. 420);
- Zarządzenie Nr 1426/04 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 grudnia 2004 r. w sprawie metodyki wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez służby policyjne wyznaczone do wykrywania przestępstw i ścigania ich sprawców;
- ICAO „Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym" (PANS-ATM, Doc. 4444);
- ICAO „Podręcznik Służb Portu Lotniczego" - Część 7 - Planowanie ratownictwa lotniskowego (Doc.9137-AN/898 - wyd. II);
- ICAO „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem" (Doc. 9859 - AN/474– wyd. III);
- Plan Operacyjny Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego (Plan ASAR), zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24.10.2017 r.;
- Plan Akcji Poszukiwawczych i Ratowniczych Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Plan SAR), zatwierdzony przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 01.08.2014 r.
- *Metodyka oględzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof oraz identyfikacji ciał ofiar z 2012 r.*

E. Terminologia i definicje

BADANIE WYPADKU LOTNICZEGO (Załącznik 13 - ICAO)
Proces prowadzony w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyn zdarzenia i/lub okoliczności sprzyjających, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

BADANIE ZDARZENIA LOTNICZEGO oznacza proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz, w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa

DOSTAWCY POMOCY DLA RODZIN(Doc. 9973- AN/486)
Dostawcami pomocy na rzecz rodziny są podmioty odgrywające istotną rolę w zapewnianiu pomocy ofiarom wypadków oraz ich rodzinom. Należą do nich: instytucje administracji rządowej i agencje rządowe; operatorzy lotniczy; operatorzy portów lotniczych; strony trzecie (np. pozarządowe agencje pomocy i firmy handlowe); i stowarzyszenia rodzinne (omówiono szczegółowo w części IV.).

EKSPERT (na podstawie Załącznika 13 do Konwencji ICAO i Rozporządzenia UE 996/2010)

Osoba wyznaczona przez Państwo szczególnie zainteresowane wypadkiem, w związku z faktem, że wśród ofiar śmiertelnych lub osób, które odniosły poważne obrażenia, są obywatele tego państwa.
FAZA ALARMU (Załącznik 12 – ICAO) Sytuacja, w której istnieje obawa o bezpieczeństwo statku powietrznego i znajdujących się w nim osób. Inne, zamiennie stosowane określenie przez służby żeglugi powietrznej: ALERFA - faza alarmu (PANS-ATM, ICAO Doc. 4444).
FAZA NIEBEZPIECZEŃSTWA (Załącznik 12 – ICAO) Sytuacja, w której istnieje pewność, że statek powietrzny i znajdujące się w nim osoby, są zagrożone poważnym i nieuchronnym niebezpieczeństwem i wymagają natychmiastowej pomocy. Inne, zamiennie stosowane określenie przez służby żeglugi powietrznej: DETRESFA - faza niebezpieczeństwa (PANS-ATM, ICAO Doc. 4444).
FAZA NIEPEWNOŚCI (Załącznik 12 – ICAO) Sytuacja, w której istnieje stan niepewności co do bezpieczeństwa statku powietrznego i znajdujących się na jego pokładzie osób. Inne, zamiennie stosowane określenie przez służby żeglugi powietrznej: INCERFA - faza niepewności (PANS-ATM, ICAO Doc. 4444).
KOORDYNATOR POMOCY(Doc. 9973, AN/486) Koordynatorem pomocy jest osoba lub organizacja wyznaczona do zabezpieczenia niezbędnych zasobów i właściwego współdziałania między organizacjami w celu udzielenia dokładnych informacji i optymalnej pomocy ofiarom i ich rodzinom. Wyznaczenie koordynatora ma na celu, szybkie i ekonomiczne wykorzystanie zasobów do pomocy ofiarom. Koordynator musi zadbać o to, aby działania ad hoc, służące pomocy ofiarom i rodzinom, nie zmusiły organizacji do działania niezgodnie z ich kompetencjami oraz zapobiegać konfliktom, gdy różne organizacje są zobowiązane do udzielenia podobnych form pomocy. Koordynator może być również punktem kontaktowym między rodzinami i administracją rządową.
KRAJOWY PLAN ZARZĄDZANIA KRYZYSOWEGO (Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym) Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego (KPZK) jest dokumentem planistycznym, przygotowanym przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa we współpracy z ministerstwami, urzędami centralnymi i województwami, w oparciu o ustawę z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym. Został opracowany w szczególności na potrzeby Prezesa Rady Ministrów i Rady Ministrów. Jest dokumentem wyjściowym w procesie planowania cywilnego na szczeblu centralnym i wojewódzkim. KPZK, zgodnie z ustawą z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, jest aktualizowany nie rzadziej niż raz na dwa lata, jednak również wtedy, gdy w wyniku uruchomienia procedur zostanie stwierdzona potrzeba wprowadzenia korekty, bądź uzupełnienia danej procedury lub w przypadku zmiany aktów prawnych, mających znaczenie dla funkcjonowania KPZK.
LOTNICZY ZESPÓŁ POSZUKIWAWCZO-RATOWNICZY Działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzą lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, w których skład wchodzą statki powietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków, przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych. Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz dokonuje przeszkolenia załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR. Doraźnie do działań poszukiwawczo-ratowniczych mogą być wezwane statki powietrzne służb ratowniczych oraz służb porządku publicznego, a także inne, niż wyżej wskazane, wojskowe statki powietrzne.
LOTNISKO (Ustawa – Prawo lotnicze) Wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych, wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk.
LOTY SPECJALNE (Ustawa – Prawo lotnicze)

1. Operacje realizowane w celu zapobiegania skutkom klęsk żywiołowych lub ich usunięcia oraz ratowania życia lub zdrowia ludzkiego potwierdzone:
a) statusem lotu: **HOSP** (lot statku powietrznego wykonywany w celu niesienia pomocy medycznej zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne), lub **SAR** (lot statku powietrznego wykonującego akcję poszukiwawczo-ratowniczą), lub **HUM** (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej), lub
b) odpowiednią uwagą w planie lotu.
2. Operacje realizowane w przypadkach ochrony granic, zapewnienia bezpieczeństwa państwa lub porządku publicznego, potwierdzone
a) statusem lotu: **STATE** (lot państwowego i cywilnego statku powietrznego w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej), lub **GARDA** (hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy), lub
b) odpowiednią uwagą w planie lotu.
3. Wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny , głowy państwa, przewodniczącego parlamentu lub jego izby, szefa rządu lub osoby zajmującej stanowisko równorzędne – potwierdzony:
a) statusem lotu HEAD (lot polskiego statku powietrznego nadany przez Komendanta Służby Ochrony Państwa),
lub
b) odpowiednią uwagą w planie lotu.

LOTY Z POMOCĄ HUMANITARNĄ (Załącznik 9 - ICAO)
Loty wykonywane w celach humanitarnych, przewożące personel humanitarny oraz zaopatrzenie, takie jak żywność, ubranie, wyposażenie na potrzeby schronienia, artykuły medyczne i inne, podczas lub po wystąpieniu sytuacji kryzysowych i/lub kataklizmów i/lub w celu ewakuacji osób z miejsca, w którym dana sytuacja kryzysowa i/lub kataklizm zagrażają ich życiu lub zdrowiu, do miejsc bezpiecznych, w tym samym Państwie lub innym Państwie wyrażającym zgodę na ich przyjęcie.

LISTA IMIENNA PASAŻERÓW (Konwencja ICAO, Art. 29)
To lista imienna pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia. Stosowane zamiennie z pojęciem „lista pasażerów".

OCALAŁY(Doc. 9973, AN/486)
Osoba poszkodowana, która nie odniosła śmiertelnych obrażeń w wyniku wypadku lotniczego.

OFIARA(Doc. 9973, AN/486)
Ofiarą jest pasażer statku powietrznego lub inna osoba spoza samolotu, która w sposób niezamierzony bezpośrednio uczestniczy w wypadku lotniczym. Ofiarami mogą być: członkowie załogi statku powietrznego, pasażerowie i osoby trzecie.
Ranna ofiara wypadku - osoba, która doznała obrażeń ciała i otrzymała pomoc lekarską.
Ofiara śmiertelna - osoba zmarła w wyniku doznanych obrażeń na miejscu lub w ciągu 30 dni od zdarzenia.

OPERACJA NA LOTNISKU (Ustawa – Prawo lotnicze)
operacje na lotnisku z udziałem statku powietrznego, obejmujące
start, lądowanie, kołowanie, holowanie, wypychanie, tankowanie i odladzanie.

OPERATOR LOTNICZY (Doc. 9973, AN/486)
Operatorem lotniczym jest osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się lub oferujące udział w operacji lotniczej. Operatorem lotniczym może być zarówno przewoźnik lotniczy jak również touroperator.

OPERATOR LOTNISKA (Doc. 9973, AN/486)
Operator portu lotniczego to osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się zarządzaniem portu lotniczego. Stosowane zamiennie z pojęciem „zarządzający lotniskiem".

OPUSZCZENIE POKŁADU (Załącznik 9 - ICAO)
Opuszczenie statku powietrznego, po wylądowaniu, przez osoby inne niż załoga lub pasażerowie kontynuujący lot tranzytowy.

ORGAN BADAJĄCY WYPADKI (Załącznik 13 - ICAO)
Organ wyznaczony przez Państwo jako odpowiedzialny za badania wypadków i incydentów w zakresie niniejszego Załącznika. W Polsce funkcję tę spełnia Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.

OSOBA NADZORUJĄCA BADANIE (Załącznik 13 - ICAO)
Osoba, której powierzono, na podstawie jej kwalifikacji, odpowiedzialność za organizację i przeprowadzenie badania oraz nadzór nad nim.

PAŃSTWO MIEJSCA ZDARZENIA (Załącznik 13 - ICAO)
Państwo, na którego terytorium zaistniał wypadek lub incydent.

PAŃSTWO OPERATORA (Załącznik 13 - ICAO)
Państwo, na którego terytorium znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności operatora, lub, jeżeli nie ma takiego miejsca, stałe miejsce przebywania operatora.

PAŃSTWO PRODUCENTA (Załącznik 13 - ICAO)
Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za końcowy montaż statku powietrznego, silnika lub śmigła.

PAŃSTWO PROJEKTU (Załącznik 13 - ICAO)
Państwo, które posiada jurysdykcję nad organizacją odpowiedzialną za projekt typu statku powietrznego, silnika lub śmigła.

PAŃSTWO REJESTRACJI (Załącznik 13 - ICAO)
Państwo, do którego rejestru jest wpisany statek powietrzny. W przypadku, gdy statek powietrzny, należący do międzynarodowej organizacji eksploatacyjnej, jest zarejestrowany na innej podstawie niż przynależność państwowa, państwa tworzące tę organizację są zobowiązane do solidarnego przyjęcia zobowiązań, które Konwencja ICAO nakłada na Państwo rejestracji. Patrz Rezolucja Rady z 14.12.1967r. o przynależności państwowej i rejestracji SP, eksploatowanych przez międzynarodowe organizacje eksploatacyjne, która jest w dokumencie „Polityka i wskazówki dotyczące regulacji ekonomicznych międzynarodowego transportu powietrznego" (Doc. 9587).

PAŃSTWOWE RATOWNICTWO MEDYCZNE (Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym)
System powołany w Polsce w celu udzielenia pomocy medycznej osobom znajdującym się w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego. System PRM działa 24 godziny na dobę, 7 dni w tygodniu, przez cały rok. W skład systemu wchodzą: zespoły ratownictwa medycznego (ZRM), Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR/HEMS) i szpitalne oddziały ratunkowe (SOR) oraz współpracujące z systemem centra urazowe, centra urazowe dla dzieci i jednostki wyspecjalizowane w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego ujęte w Wojewódzkim Planie Działania Systemu PRM. Całość systemu PRM nadzoruje Minister Zdrowia. W ramach nadzoru minister zatwierdza wojewódzkie plany działania PRM i może przeprowadzić kontrolę jednostek systemu. Z systemem PRM współdziałają:
1) jednostki organizacyjne Państwowej Straży Pożarnej,
2) jednostki ochrony przeciwpożarowej włączone do krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego,
3) jednostki organizacyjne Policji i Straży Granicznej,
4) jednostki podległe Ministrowi Obrony Narodowej,
5) podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa górskiego,
6) podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa wodnego,

7) podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa górniczego na podstawie przepisów ustawy z dnia 9 czerwca 2011 r. - Prawo geologiczne i górnicze,
8) jednostki organizacyjne Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa,
9) podmioty niewymienione w pkt 1-8 oraz społeczne organizacje, które w ramach swoich zadań ustawowych lub statutowych są obowiązane do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego
- które uzyskały wpis do rejestru jednostek współpracujących z systemem, w szczególności:, GOPR, TOPR, WOPR.

PEŁNOMOCNY PRZEDSTAWICIEL (Załącznik 13 - ICAO)
Osoba wyznaczona przez Państwo na podstawie jej kwalifikacji do udziału w badaniu prowadzonym przez inne Państwo.

POMOC DLA RODZIN (Doc. 9973, AN/486)
Pomoc dla rodzin to świadczenie usług i informacji w celu rozwiązania problemów i potrzeb ofiar wypadków lotniczych i ich rodzin. Pomoc dla rodzin przewidziana w niniejszym dokumencie dotyczy wszystkich ofiar wypadków statków powietrznych i ich rodzin niezależnie od wielkości i okoliczności wypadku.

PORT LOTNICZY (Ustawa – Prawo lotnicze)
To lotnisko użytku publicznego wykorzystywane do lotów handlowych.

POSZUKIWANIE (Załącznik 12 - ICAO).
Działanie, zwykle koordynowane przez ośrodek lub podośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, prowadzone przy użyciu dostępnych sił i środków, w celu zlokalizowania miejsca znajdowania się osób będących w niebezpieczeństwie.

PRZEWOŹNIK LOTNICZY (Ustawa – Prawo lotnicze)
To podmiot uprawniony do wykonywania przewozów lotniczych na podstawie koncesji – w przypadku polskiego przewoźnika lotniczego lub na podstawie odpowiedniego aktu właściwego organu obcego państwa – w przypadku obcego przewoźnika lotniczego.

PRZEWÓZ LOTNICZY (Ustawa – Prawo lotnicze)
To lot lub seria lotów, w których przewozi się pasażerów, towary, bagaż lub pocztę, za wynagrodzeniem, w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania.

PRZYCZYNY WYPADKU LOTNICZEGO(Załącznik 13 - ICAO)
Działania, zaniechania, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, które doprowadziły do wypadku lub incydentu. Określenie przyczyn nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej.

RATOWNICTWO (Załącznik 12 - ICAO).
Działanie polegające na udzielaniu pomocy osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, a w tym zapewnienie pierwszej pomocy medycznej i ewakuowanie w bezpieczne miejsce.

REJON POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA LOTNICZEGO (Search and Rescue Region - SRR)(Załącznik 12 - ICAO)
Obszar o określonych wymiarach, związany z właściwym dla niego ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, w którym zapewniona jest służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

RODZINA (Rozporządzenie (UE) NR 996/2010)
Za rodzinę uznaje się najbliższą rodzinę lub najbliższych członków otoczenia lub inne osoby związane blisko z ofiarą wypadku, zgodnie z prawem krajowym mającym zastosowanie do ofiary.

SŁUŻBA OCHRONY LOTNISKA (Ustawa – Prawo lotnicze)

Wewnętrzna służba ochrony lub specjalistyczna uzbrojona formacja ochronna działająca na podstawie ustawy z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. z 2018 r. poz. 2142, z. późn. zm.), realizująca zadania na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego i podlegająca zarządzającemu lotniskiem.

SŁUŻBA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA (Załącznik 12 – ICAO)
Służba zapewniająca prowadzenie działań polegających na wykorzystywaniu publicznych i niepublicznych zasobów, włącznie ze współdziałającymi statkami powietrznymi, jednostkami pływającymi oraz różnorodnymi pojazdami i instalacjami do wykrywania sygnałów niebezpieczeństwa metodą monitorowania sytuacji, wykorzystaniu systemów łączności do koordynacji działań poszukiwawczych i ratowniczych, udzielaniu pomocy, w tym pomocy medycznej oraz ewakuacji osób poszkodowanych z miejsca zdarzenia.

STATEK POWIETRZNY (Załącznik 13 - ICAO)
Statek powietrzny (SP) to urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.

SYSTEM ZAAWANSOWANEJ INFORMACJI O PASAŻERACH tzw. API (Załącznik 9 - ICAO)
System komunikacji elektronicznej, za pomocą którego wymagane elementy danych są zbierane i przekazywane do organów kontroli granicznej przed odlotem lub przylotem, i udostępniane na linii kontroli granicznej na lotnisku, na którym dokonywana jest ta kontrola.

SYTUACJA KRYZYSOWA (Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym)
Sytuacja wpływająca negatywnie na poziom bezpieczeństwa ludzi, mienia w znacznych rozmiarach lub środowiska, wywołującą znaczne ograniczenia w działaniu właściwych organów administracji publicznej ze względu na nieadekwatność posiadanych sił i środków.

WEJŚCIE NA POKŁAD (Załącznik 9 - ICAO)
Wejście na pokład statku powietrznego w celu rozpoczęcia podróży lotniczej, za wyjątkiem załogi lub pasażerów, którzy weszli na pokład w poprzednim etapie tego samego lotu tranzytowego.

WOJEWÓDZKI PLAN DZIAŁANIA SYSTEMU PRM (Ustawa 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym)
Każdy wojewoda przygotowuje Plan, który szczegółowo opisuje sposób zabezpieczenia świadczeń zdrowotnych na rzecz osób w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego na terenie województwa. Plany zawierają informacje o: liczbie i rozmieszczeniu jednostek systemu, centrów urazowych, centrów urazowych dla dzieci i jednostek organizacyjnych szpitali wyspecjalizowanych w zakresie udzielania świadczeń zdrowotnych niezbędnych dla ratownictwa medycznego. W ramach nadzoru nad PRM Minister Zdrowia zatwierdza wojewódzkie plany działania systemu i może przeprowadzić kontrolę jednostek systemu. Wojewódzkie plany działania systemu w części jawnej są publikowane w Biuletynie Informacji Publicznej i na stronie internetowej urzędu wojewódzkiego.

WYPADEK LOTNICZY (Załącznik 13 – ICAO)
Zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, które w przypadku załogowego statku powietrznego zachodzi od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiejkolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby lub, w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, zachodzi od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania po zakończeniu lotu i wyłączenia głównego układu napędowego, w którym:

a) osoba poniosła śmierć lub doznała poważnych urazów w następstwie:
- przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub

– bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

z wyjątkiem przypadków, kiedy urazy są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała urazów, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznaje uszkodzenia lub zniszczenia strukturalnego, które:

– niekorzystnie wpływa na wytrzymałość konstrukcyjną, osiągi lub charakterystyki lotne statku powietrznego, oraz
– zwykle wymagałoby remontu głównego lub wymiany uszkodzonego elementu,

z wyłączeniem awarii lub uszkodzenia silnika, jeśli uszkodzenie jest ograniczone do jednego silnika, (w tym jego osłon lub akcesoriów), śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, zaślepek, osłon podwozia, wiatrochronów, poszycia statku powietrznego (takich jak niewielkie wgniecenia lub punktowe przebicia), lub nieznacznych uszkodzeń łopat wirnika głównego, łopat śmigła ogonowego, podwozia, oraz spowodowanych przez grad lub zderzenia z ptakami; lub

c) statek powietrzny zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie niemożliwy.

Uwaga 1. Jedynie w celu zachowania jednolitości danych statystycznych, uraz powodujący śmierć w ciągu 30 dni od zaistnienia wypadku, ICAO klasyfikuje jako uraz śmiertelny.

Uwaga 2. Statek powietrzny uważa się za zaginiony, jeśli nie zlokalizowano wraku, a oficjalne poszukiwania zostały zakończone.

ZDARZENIE Z DUŻĄ LICZBĄ POSZKODOWANYCH (ustawa z dnia 8 września 2006 r. o PRM)

Jakiekolwiek zdarzenie mnogie bądź masowe, w którym liczba poszkodowanych przekracza 10 osób.

W takiej sytuacji zasadnym staje się uruchomienie procedury postępowania na wypadek zdarzenia z dużą liczbą poszkodowanych (art. 25 b ust. 3 pkt 4 Ustawy).

ZARZĄDZAJĄCY LOTNISKIEM (Ustawa – Prawo lotnicze)

To podmiot, który został wpisany jako zarządzający do rejestru lotnisk cywilnych. Stosowane zamiennie z pojęciem „operator lotniska”.

ZARZĄDZANIE KRYZYSOWE (Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym)

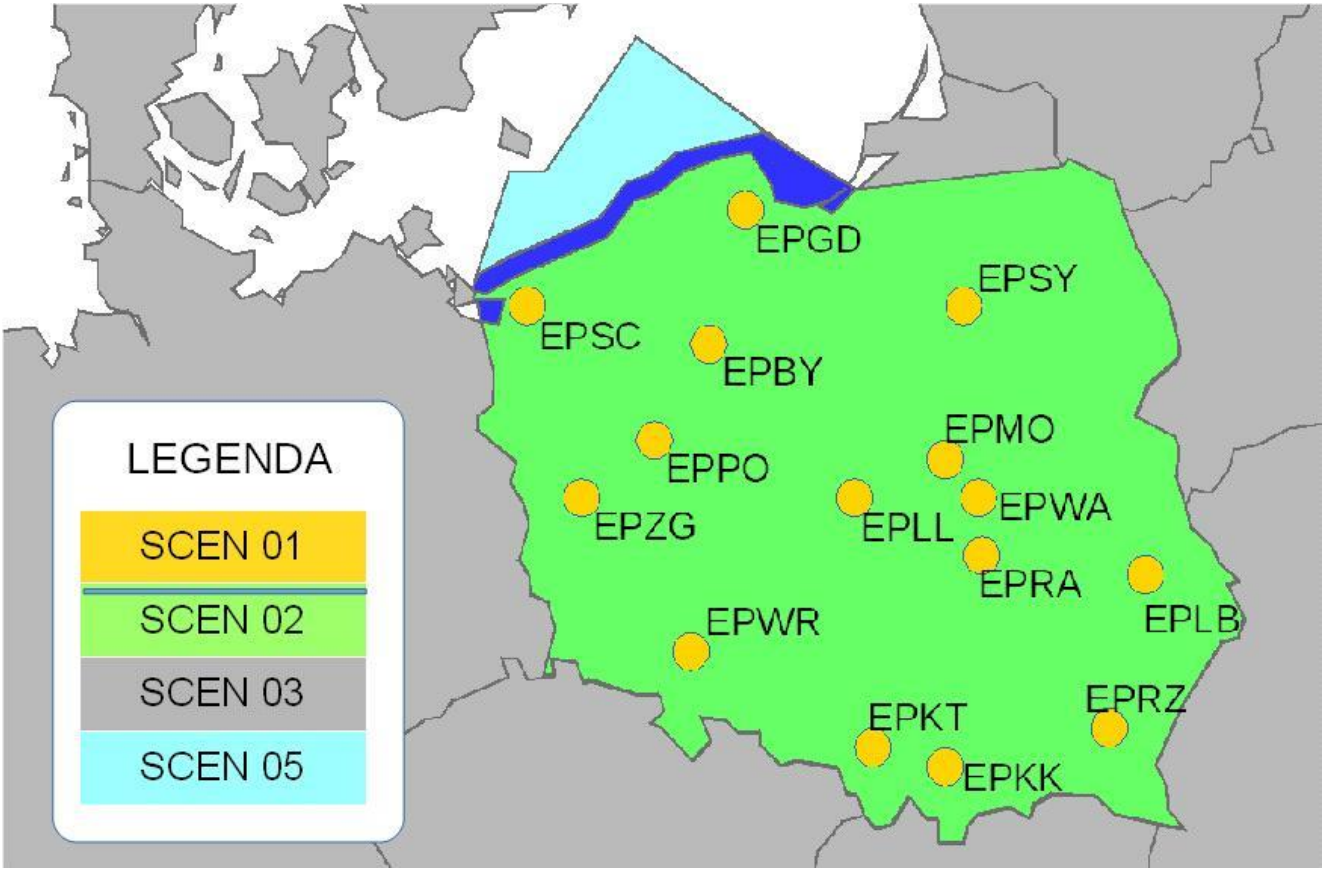
Zarządzanie kryzysowe to działalność organów administracji publicznej będąca elementem kierowania bezpieczeństwem narodowym, która polega na zapobieganiu sytuacjom kryzysowym, przygotowaniu do przejmowania nad nimi kontroli w drodze zaplanowanych działań, reagowaniu w przypadku wystąpienia sytuacji kryzysowych, usuwaniu ich skutków oraz odtwarzaniu zasobów i infrastruktury krytycznej.

IV. OKOLICZNOŚCI ZASTOSOWANIA PLANU POMOCY

A. Możliwe scenariusze

KPP będzie miał zastosowanie w przypadku wystąpienia wypadku lotniczego z udziałem ludzi (załogi, personelu pokładowego, pasażerów, osób postronnych).Uwzględniając Załącznik 13 ICAO, Doc.9137-AN/898 oraz krajowe doświadczenia w tym zakresie, na potrzeby KPP przyjęto sześć scenariuszy wypadków:

Scenariusz	Miejsce	Charakterystyka wypadku lotniczego
SCEN01	teren RP	Wypadek lotniczy ma miejsce na terenie portu lotniczego lub/i w Rejonie Operacyjnym Lotniska (ROL).
SCEN02		Wypadek lotniczy ma miejsce poza rejonem operacyjnym lotniska, a Polska jest państwem miejsca zdarzenia.
SCEN03	teren innego państwa	Obywatele polscy są ofiarami wypadku lotniczego.
SCEN04	morze otwarte	Wypadek lotniczy dotyczy SP, dla którego Polska jest państwem rejestracji.
SCEN05		Polska jest państwem położonym najbliżej miejsca wypadku lotniczego (wypadek w strefie odpowiedzialności SAR) i/lub państwo rejestracji SP zwróci się z wnioskiem o udzielenie takiej pomocy.
SCEN06		Państwo rejestracji SP nie jest stroną Konwencji ICAO i nie zamierza prowadzić badania zgodnie z Załącznikiem 13. Polska jest państwem operatora, ewentualnie państwem projektu lub państwem producenta.



Rysunek 5: Zaznaczenie obszarów występowania niektórych scenariuszy.
Źródło: Opracowanie własne, z wykorzystaniem mapy wektorowej https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Poland_in_Europe.svg

B. Wypadek na terenie RP - w rejonie operacyjnym lotniska **SCEN01**

OPIS SCENARIUSZA

Scenariusz dotyczy wypadku lotniczego, który ma miejsce w Rejonie Operacyjnym Lotniska (ROL), czyli na terenie portu lotniczego i/lub na obszarze przyległym do lotniska, w odległości określonej w PDSZ, jednak nie większej niż 8 km od Punktu Odniesienia Lotniska (ang. Aerodrome Reference Point (ARP)).

Charakterystyka wypadku

Ten scenariusz może obejmować zdarzenia:

- na lotnisku (np. kolizję z innym obiektem lub lądowanie poza miejscem do tego wyznaczonym);
- w rejonie operacyjnym lotniska poza terenem lotniska;
- wystąpienia w czasie lotu sytuacji zagrożenia lub awaryjnej, skutkującej koniecznością awaryjnego lądowania oraz nadaniem sygnału zagrożenia „MAYDAY" i przestawieniem transpondera na Mod A kod „7700" lub sygnału pilności „PAN PAN";
- uwolnienia lub zmiany stanu przewożonych materiałów niebezpiecznych;
- aktu bezprawnej ingerencji i np. przestawieniem transpondera na Mod A kod „7500".

Kryteria portu lotniczego, czyli lotniska realizującego zadania pomocy publicznej objętej niniejszym planem, spełniają następujące lotniska oznaczone wskaźnikiem lokalizacji ICAO:

– Lotnisko Chopina w Warszawie / EPWA; – Lotnisko Gdańsk im. Lecha Wałęsy / EPGD; – Lotnisko Kraków – Balice / EPKK; – Lotnisko Bydgoszcz / EPBY; – Lotnisko Katowice – Pyrzowice / EPKT; – Lotnisko Łódź –/ EPLL; – Lotnisko Poznań – Ławica / EPPO; – Lotnisko Rzeszów – Jasionka / EPRZ;	– Lotnisko Szczecin – Goleniów / EPSC; – Lotnisko Wrocław – Strachowice / EPWR; – Lotnisko Zielona Góra – Babimost / EPZG; – Lotnisko Warszawa – Modlin / EPMO; – Lotnisko Olsztyn – Mazury /EPSY; – Lotnisko Lublin /EPLB; – Lotnisko Radom – Sadków /EPRA.

Przebieg działań ratowniczych

Procedury działania w portach lotniczych w sytuacjach zagrożenia koncentrują się jednocześnie na prowadzeniu działań ratowniczych oraz przywracaniu zdolności operacyjnej portu lotniczego. Obowiązek zorganizowania i utrzymania systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska spoczywa na zarządzającym lotniskiem (operatorze lotniska) i sprowadza się do sformowania i zapewnienia funkcjonowania lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej (LSRG).Operator lotniska zawiera w Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia (PDSZ) sposób współdziałania służb lotniskowych i publicznych. W zakresie procedur działania w sytuacjach zagrożenia operator lotniska decyduje o zasadach: doboru podmiotów ich punktów koncentracji oraz wyposażenia, adekwatnie do zagrożenia; alarmowania podmiotów biorących udział w działaniach ratowniczych; kierowania i łączności podczas interwencji; współdziałania ze wszystkimi podmiotami; informowania organów administracji publicznej o sytuacji zagrożenia; wstrzymywania i przywracania operacji na lotnisku. Kierowanie działaniami ratowniczymi i ich koordynacja odbywa się zgodnie z zasadami określonymi w PDSZ.

Czas podjęcia interwencji przez LSRG jest istotną determinantą mającą wpływ na ograniczanie strat. W tym scenariuszu działania ratownicze podejmowane są niemal natychmiast, czas reakcji LSRG w odniesieniu do terenu administracyjnego lotniska na lotniskach certyfikowanych wynosi do trzech minut. Pomoc poszkodowanym polega na zabezpieczeniu miejsca wypadku, ewakuacji pasażerów z miejsca wypadku, udzieleniu pierwszej pomocy medycznej. Dalsze czynności prowadzone są zgodnie z procedurami służb publicznych, tj.: Państwowego Ratownictwa Medycznego (PRM), jednostek Państwowej Straży Pożarnej (PSP), Policji, Wojewody.

Szczegółowe procedury realizowane w sytuacjach zagrożenia statku powietrznego operatorzy lotnisk określają w PDSZ (m.in. w oparciu o ICAO Podręcznik Doc 9137 cz. 1 i 7) oraz ADR.OPS.B.005 Rozporządzenia (UE) 139/2014.

Szczegółowe zasady udzielania pomocy i wsparcia ofiarom i poszkodowanym w wypadkach lotniczych oraz ich rodzinom przewoźnicy lotniczy określają w Planach (m.in. w oparciu o ICAO Podręcznik Doc 9973 i ww. Wytyczne IATA) i realizują we współpracy z operatorami lotnisk, na podstawie wspólnie uzgodnionych Planów.

Postępowanie z osobami, które nie odniosły obrażeń lub odniosły lekkie obrażenia

Zarządzający lotniskiem, operator statku powietrznego lub inny, wcześniej wyznaczony w tym celu podmiot, odpowiadają za:

- wybór rejonu oczekiwania najbardziej odpowiedniego dla danej sytuacji zagrożenia spośród rejonów wskazanych wcześniej w PDSZ;
- zapewnienie transportu osób, które nie odniosły obrażeń z miejsca zdarzenia do wyznaczonego rejonu oczekiwania;
- zapewnienie lekarza (lekarzy), pielęgniarki (pielęgniarek) lub zespołów wykwalifikowanych w udzielaniu pierwszej pomocy, którzy zbadają i udzielą pomocy poszkodowanym, w szczególności osobom znajdującym się pod wpływem szoku nerwowego lub zatrutych dymem;
- dostarczenie kompletnej listy pasażerów i załogi samolotu dla celów obliczeniowych;
- przeprowadzenie wywiadów z osobami, które nie odniosły obrażeń i zarejestrowanie ich nazwisk, adresów, numerów telefonów oraz miejsc, w których będą przebywać w ciągu następnych 72 godzin;
- powiadomienie krewnych i najbliższych;
- współpraca z NGO i międzynarodowymi organizacjami humanitarnymi (np. PCK); oraz
- zapobieganie zakłócaniu czynności przez osoby nieuprawnione lub osoby niezwiązane oficjalnie z prowadzonymi czynnościami.

Działania po ewakuacji poszkodowanych z miejsca wypadku

Miejsce wypadku podlega zabezpieczeniu przez właściwe służby ochrony (np. SOL) lub porządku publicznego (np. Policję) zgodnie z procedurami.

Na miejsce przybędą członkowie PKBWL w celu rozpoczęcia badania wypadku. Równolegle pracę rozpocznie prokurator. Zabezpieczone zostaną dowody, a także rzeczy osobiste poszkodowanych.

Operator lotniczy i wojewoda uruchomią kanały informacyjne, łącznie z przekazywaniem informacji do mediów, celem udzielania oficjalnej informacji o zdarzeniu i przekazania danych kontaktowych na infolinię. Rodziny będą szukać kontaktu z operatorami lotnisk odlotu i/lub docelowym oraz z operatorem lotniczym. Służby właściwego terytorialnie wojewody odpowiedzialne za kontakt z rodzinami osób poszkodowanych będzie potwierdzał udział w wypadku lotniczym osób wymienionych w liście imiennej pasażerów oraz udzielał informacji o miejscu hospitalizacji osób podjętych z miejsca wypadku. Rodziny będą próbowały uzyskać informacje bezpośrednio z placówek medycznych o stanie zdrowia poszkodowanych. Placówki medyczne nie powinny ograniczać dostępu do informacji. Zgodnie z Ustawą z dnia 6 listopada 2008 r. o prawach pacjenta i Rzeczniku Praw Pacjenta (Dz. U. z 2019 r. poz. 1127, z późn. zm.) dostęp do informacji o stanie zdrowia ma i pacjent, i jego przedstawiciel ustawowy. Na tej podstawie jednostka medyczna ma obowiązek przekazać informacje o stanie poszkodowanego. Problem może pojawić się wtedy, gdy przedstawiciel rodziny będzie chciał uzyskać takie informacje telefonicznie, gdyż ten sposób komunikacji może budzić wątpliwości przy potwierdzaniu tożsamości osoby dzwoniącej w kontekście obawy przed możliwością naruszenia przepisów RODO. Należy mieć na uwadze, że udzielanie informacji o stanie zdrowia pacjenta jest jednym z podstawowych obowiązków placówki medycznej z wyznaczonym inspektorem ochrony danych osobowych.

Bezpośrednio na lotniskach:, na którym wystąpiło zdarzenie, operator lotniczy przy wsparciu operatora lotniska uruchomi Zespół Pomocy. Do podstawowych zadań zespołu należeć będzie zapewnienie pierwszej pomocy psychologicznej i asysty poszkodowanym, rodzinie i bliskim. Pierwsza pomoc psychologiczna nie jest terapią, ale doraźną interwencją, wsparciem psychologicznym.

Służby graniczne i celne zapewnią uproszczone procedury wjazdowe dla rodzin ofiar obcego pochodzenia, a w razie potrzeby pomoc w transporcie zwłok.

Rodziny i uczestnicy wypadku będą mieli zapewniony dostęp do informacji o postępach badania wypadku bezpośrednio z PKBWL lub za pośrednictwem operatora lotniczego. Służby państwowe w porozumieniu z PKBWL i operatorem lotniczym będą przygotowane do organizowania wizyt na miejscu wypadku.

Poszkodowani w wypadku bądź rodziny będą mieli prawo do otrzymania natychmiastowej pomocy finansowej i pomocy prawnej ze strony operatora lotniczego, a w niektórych sytuacjach także ze strony państwa.

ROL każdego z portów lotniczych nie wykracza poza obszar administracyjny województwa. Zatem uznaje się, że koordynatorem dostawców pomocy będzie właściwy wojewoda. Biorąc jednak pod uwagę, że w wypadku lotniczym liczba poszkodowanych może znacznie przekraczać możliwości województwa, niezbędna będzie koordynacja na poziomie krajowym przez RCB.

Prawo desygnowania przedstawiciela

Niezależnie od odpowiedzialności Polski za badanie wypadku i informowania o wynikach badań, kraj, którego obywatele są ofiarami wypadku, ma prawo desygnować swojego przedstawiciela - eksperta uprawnionego do:

- odwiedzenia miejsca wypadku;
- pozyskiwania istotnych informacji faktograficznych, które zostały zatwierdzone do publikacji przez państwo prowadzące badanie oraz informacji na temat postępów badania;
- otrzymania kopii raportu końcowego;
- pomocy w identyfikacji ofiar;
- spotkania się z ocalałymi obywatelami państwa, które reprezentuje.

W zależności od konkretnych okoliczności i potrzeb ekspert może być wyznaczony spośród członków organu badania wypadków lub z innej instytucji i może przybyć do Polski lub wykonywać swoje czynności ze swojego kraju.

Możliwość wsparcia przez Siły Zbrojne RP

Jeżeli w sytuacji kryzysowej użycie innych sił i środków jest niemożliwe lub może się okazać niewystarczające, o ile inne przepisy nie stanowią inaczej, Minister Obrony Narodowej, na wniosek Wojewody, może przekazać do jego dyspozycji pododdziały lub oddziały Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, wraz ze skierowaniem ich do wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego (Art. 25 Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym).

W realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego mogą uczestniczyć oddziały Sił Zbrojnych, stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, zgodnie z wojewódzkim planem zarządzania kryzysowego.

Zgodnie z Art. 3 ust. 2 Ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej, Siły Zbrojne mogą brać udział w (…), akcjach poszukiwawczych oraz ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego ()". Podstawą wydzielenia sił i środków Sił Zbrojnych RP jest Plan Zarządzania Kryzysowego resortu obrony narodowej

Podstawą udziału pododdziałów wojskowych w reagowaniu na sytuacje kryzysowe jest pisemny wniosek Wojewody do Ministra Obrony Narodowej o udzielenie pomocy przez Siły Zbrojne RP. W sytuacjach nagłych, w celu skrócenia czasu niezbędnego do szybszego uruchomienia/odwołania sił i środków procedura może zostać poprzedzona przekazaniem informacji drogą telefoniczną poprzez system służb dyżurnych. Zakres możliwej pomocy określają Wojewódzkie Sztaby Wojskowe. W przypadku eskalacji sytuacji kryzysowej przewiduje się możliwość wydzielenia dodatkowych sił i środków ponad planowane pod warunkiem, że nie zagrozi to wypełnianiu przez SZ RP ich konstytucyjnej powinności oraz realizacji zobowiązań sojuszniczych w misjach i operacjach poza granicami państwa.

ZAANGAŻOWANIE DOSTAWCÓW POMOCY											
GOV01	GOV02	GOV03	GOV04	GOV05	GOV06	GOV07	GOV08	GOV09	GOV10	GOV11	GOV12
ORD01	ORD02	ORD03	ORD04	ORD05	RES01	RES02	RES03	RES04	RES05	RES06	
NGO01	NGO02	NGO03	NGO04	NGO05	AVIA01	AVIA02	AVIA03				

DOSTĘPNE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załącznikach A i C. Szczegółowy podział zadań w Tabeli realizacji pomocy - Załącznik E1.

C. Wypadek na terenie RP - poza Rejonem Operacyjnym Lotniska (ROL) **SCEN02**

OPIS SCENARIUSZA

Scenariusz dotyczy wypadku lotniczego, który ma miejsce poza rejonem operacyjnym lotniska, a Polska jest państwem miejsca zdarzenia (włącznie z polskimi wodami terytorialnymi).

Charakterystyka wypadku

Ten scenariusz może dotyczyć wypadku w czasie lotu, skutkującego koniecznością awaryjnego lądowania poza lotniskiem, w terenie przygodnym, bądź defragmentacji statku powietrznego w czasie lotu. Konsekwencją wypadku mogą być straty w infrastrukturze budowlanej, energetycznej itp. Wypadkowi mogą towarzyszyć zniszczenia obejmujące duży obszar, teren wielu jednostek samorządu terytorialnego np.: pożar na dużym obszarze, uwolnienie się do środowiska naturalnego przewożonych materiałów niebezpiecznych, skażenie wód gruntowych. Może to powodować skumulowane skutki. Jednostki samorządu terytorialnego, które nie mają portu lotniczego w obrębie swoich granic, mogą nie mieć wystarczającej wiedzy i doświadczenia w zakresie wypadków lotniczych i organizowania pomocy poszkodowanym. Pomoc ofiarom wypadku w terenie oddalonym od lotniska obejmuje: określenie miejsca wypadku, podjęcie działań poszukiwania wraku i poszkodowanych, zabezpieczenie miejsca wypadku, ewakuację pasażerów ze strefy zagrożenia, udzielenie pierwszej pomocy medycznej i zaopiekowanie się pozostałymi pasażerami.

Uruchomienie misji poszukiwawczo-ratowniczej

Jeśli zachodzi taka potrzeba, do działań poszukiwawczych i ratowniczych wykorzystuje się Służbę ASAR.
W skład służby ASAR wchodzą następujące jednostki:
1) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC) składający się z Ośrodka koordynacji (RCC) umiejscowionego w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) oraz dwóch podośrodków koordynacji Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej : ARSC Warszawa zlokalizowanego w Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwie Komponentu Powietrznego (COP-DKP) w Warszawie oraz ARSC Gdynia zlokalizowanego w Centrum Operacji Morskich – Dowództwie Komponentu Morskiego (COM-DKM) w Gdyni;
2) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze – wydzielone przez MON;
3) punkty alarmowe – organy instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej.
Wsparcie działań służby ASAR zapewniają Naziemne Zespoły Poszukiwawczo - Ratownicze (NZPR) wydzielane przez Ministerstwo Obrony Narodowej z Wojsk Obrony Terytorialnej (WOT).
Ponadto do działań poszukiwawczo ratowniczych mogą być wezwane doraźne siły i środki zadeklarowane w Planie ASAR

Do zadań służby ASAR należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenia ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych dalej "działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi", z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (Służby SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.
Inicjowanie misji poszukiwawczo-ratowniczych odbywa się zwykle po otrzymaniu przez ośrodek koordynacji (RCC) zawiadomienia/informacji o:

- zaginięciu statku powietrznego lub prawdopodobieństwie zaistnienia takiego zdarzenia;
- zagrożeniu statku powietrznego, które może doprowadzić do wypadku, awaryjnego lądowania lub wodowania;
- wypadku lotniczym;
- opuszczeniu przez załogę statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie;
- miejscu znajdowania się osób poszkodowanych w wyniku wypadku lotniczego lub rozbitków, którzy opuścili statek powietrzny;
- informacji o zauważeniu wraku (elementów) statku powietrznego i/lub rozbitków, którzy wymagają natychmiastowej pomocy;

- odebraniu depeszy z systemu COSPAS-SARSAT (system odbierający sygnały alarmowe na częstotliwości 406 MHz) o emisji z nadajników sygnału niebezpieczeństwa;
- odebraniu sygnału na częstotliwości alarmowej 121,5MHz.

Źródłami informacji o zagrożeniu statku powietrznego (SP) lub zaistniałym wypadku są najczęściej:
- dowódca SP znajdującego się w niebezpieczeństwie, który zawiadamia o sytuacji właściwy organ służby ruchu lotniczego;
- dowódca SP, który posiada informację o niebezpieczeństwie grożącym innemu SP;
- organy ATM;
- depesza z systemu COSPAS-SARSAT o emisji z nadajników sygnału niebezpieczeństwa;
- świadkowie zdarzenia, którzy zawiadamiają RCC bezpośrednio lub za pośrednictwem służb porządku publicznego;
- wojskowe organy ATS i/lub dowodzenia obroną powietrzną;
- użytkownicy lub właściciele statków powietrznych;
- zarządzający lotniskami (operatorzy lotnisk).

O sposobie prowadzenia i zakończeniu misji poszukiwawczo-ratowniczej decyduje Szef Zmiany Dyżurnej RCC w porozumieniu z podośrodkami ARSC i/lub Kierującym Działaniami Ratowniczymi (KDR).

Jeżeli wypadek lotniczy ma miejsce na morzu, zadania związane z poszukiwaniem i ratowaniem życia ludzkiego na morzu podejmie Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (zwana także: "Służbą SAR"). Obie służby współpracują ze sobą zgodnie z procedurami określonymi w Planie ASAR. Natomiast koordynację akcji poszukiwawczo-ratowniczej na morzu w stosunku do statku powietrznego prowadzi służba ASAR (ARSC Gdynia /SMC). Służba ASAR zapewnia poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych znajdujących się w polskiej przestrzeni powietrznej oraz działa na obszarze lądowym w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.

W akcjach ratowniczych ze Służbą ASAR współdziałają: Morski Oddział Straży Granicznej, Państwowa Straż Pożarna, Policja, Wojska Obrony Terytorialnej, Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, terenowe organa administracji morskiej, jednostki organizacyjne służby zdrowia oraz inne, które mogą udzielić pomocy.

Podstawą prawną w Polsce w zakresie ratowania życia ludzkiego na morzu jest Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r.

Zabezpieczenie miejsca wypadku

Zabezpieczenie miejsca wypadku będzie realizować Policja w celu prowadzenia działań ratowniczych i zabezpieczenia dowodów dla PKBWL i prokuratury.

Przebieg akcji ratowniczej

W akcji ratowniczej będą brały udział przede wszystkim jednostki PSP i OSP włączone do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego (KSRG), jednostki ratownictwa medycznego należące do Państwowego Systemu Ratownictwa oraz prywatni dysponenci zespołów ratownictwa medycznego, a także w zależności od potrzeb, podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa wodnego i górskiego oraz inne jednostki podległe lub nadzorowane przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych i Ministra Obrony Narodowej jak również społeczne organizacje ratownicze, które w ramach swoich zadań ustawowych lub statutowych, są obowiązane do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowia bądź współpracują z KSRG. W przypadku akcji ratowniczej na morzu będzie ona prowadzona i koordynowana przez MRCK Służby SAR. W wypadkach lotniczych, które mają miejsce poza rejonem portu lotniczego, dowodzenie i kierowanie działaniem ratowniczym obejmie w początkowej fazie akcji ratowniczej dowódca jednostki, która pierwsza przybędzie na miejsce zdarzenia, a w dalszej kolejności podmiot wskazany w porozumieniu o wzajemnej pomocy zawartym

wcześniej między portem lotniczym i samorządem lokalnym bądź wojewodą[1].Działania realizowane są zgodnie z obowiązującym rozporządzeniem MSWIA w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego. W wypadkach lotniczych, które mają miejsce poza rejonem operacyjnym lotniska Kierującym Działaniem Ratowniczym (KDR) jest dowódca pierwszej przybyłej na miejsce zdarzenia jednostki straży pożarnej, następnie wyznaczany jest właściwy KDR, który jest wskazywany przez PSP. Natomiast w przypadku ratownictwa medycznego tymczasowym Kierującym Akcją Medyczną / Koordynatorem Medycznym – jest kierownik pierwszego przybyłego na miejsce zdarzenia Zespołu Ratownictwa Medycznego, a następnie przez Głównego Dyspozytora stacji pogotowia ratunkowego wyznaczany jest właściwy Kierujący Akcją Medyczną / Koordynator Medyczny. W przypadku prowadzenia akcji ratowniczej na morzu koordynatorem akcji na miejscu (OSC – On Scene Coordinator) będzie kapitan jednostki nawodnej wyznaczony zgodnie z zapisami zawartymi w Planie SAR Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa.

Działania po ewakuacji poszkodowanych

Dalszy przebieg tego scenariusza będzie się odbywał zgodnie z procedurami Policji, PSP, służb medycznych, Wojewody.

Koordynatorem dostawy pomocy będzie Wojewoda - w przypadku zdarzenia na terenie jednego województwa, bądź RCB w przypadku zdarzenia o charakterze krajowym.

Prawo desygnowania przedstawiciela

Niezależnie od odpowiedzialności Polski za badanie wypadku i informowania o wynikach badań, kraj, którego obywatele są ofiarami wypadku, ma prawo desygnować swojego przedstawiciela - eksperta uprawnionego do:

- odwiedzenia miejsca wypadku;
- pozyskiwania istotnych informacji faktycznych, które zostały zatwierdzone do publikacji przez państwo prowadzące badanie oraz informacji na temat postępów badania;
- otrzymania kopii raportu końcowego;
- pomocy w identyfikacji ofiar;
- spotkania się z ocalałymi obywatelami państwa, które reprezentuje.

W zależności od konkretnych okoliczności i potrzeb ekspert może być wyznaczony spośród członków organu badania wypadków lub z innej instytucji i może przybyć do Polski lub wykonywać swoje czynności ze swojego kraju.

Możliwość wsparcia przez Siły Zbrojne RP

W uzasadnionych przypadkach, na mocy Art. 25 Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym i Art. 3 ust. 2 Ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej wojewoda może wystąpić do Ministra Obrony Narodowej o użycie Sił Zbrojnych RP. Zasady użycia opisano w SCEN01.

ZAANGAŻOWANIE DOSTAWCÓW POMOCY											
GOV01	GOV02	GOV03	GOV04	GOV05	GOV06	GOV07	GOV08	GOV09	GOV10	GOV11	GOV12
ORD01	ORD02	ORD03	ORD04	ORD05	RES01	RES02	RES03	RES04	RES05	RES06	
NGO01	NGO02	NGO03	NGO04	NGO05	AVIA01	AVIA02	AVIA03				
DOSTĘPNE FORMY POMOCY											
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11	
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21		
Wyjaśnienie oznaczeń w Załącznikach A i C. Szczegółowy podział zadań w Tabeli realizacji pomocy - Załącznik E2.											

[1] Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 3 lipca 2017 r. w sprawie szczegółowej organizacji krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego (Dz.U. 2017 poz. 1319)

D. Wypadek poza terenem RP –poszkodowani polscy obywatele

SCEN03

OPIS SCENARIUSZA

Scenariusz dotyczy wypadku lotniczego:

- który miał miejsce poza terytorium Polski, a przynależność terytorialna miejsca zdarzenia została określona i nie budzi wątpliwości;
- w którym wśród ofiar są obywatele polscy.

Rola państwa zdarzenia

W przedmiotowym scenariuszu główną odpowiedzialność za dostawę pomocy ponoszą władze państwa zdarzenia. Pomoc poszkodowanym i rodzinom udzielana przez Polskę to głównie realizacja czynności konsularnych w okręgu konsularnym, pomoc w uzyskaniu informacji od władz państwa zdarzenia oraz w skrajnych przypadkach pomoc w ewakuacji obywateli RP i ew. innych Państw Członkowskich Unii Europejskiej niereprezentowanych w państwie zdarzenia , np. z terenu zagrożonego konfliktem zbrojnym.

Rola operatora lotniczego

Niezależnie od pomocy państwa zdarzenia, operator lotniczy na podstawie przepisów Rozporządzenia (WE) NR 2027/97dopełni wszelkich starań do udzielenia pomocy poszkodowanym i rodzinom.

W tej sytuacji koordynatorem pomocy poza granicami kraju będzie Minister Spraw Zagranicznych, a głównym dostawcą pomocy po stronie polskiej będzie właściwy terytorialnie konsul. Na terenie kraju koordynację pomocy przejmuje RCB.

Rola operatora lotniska

W procesie reagowania na wypadek lotniczy poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej uczestniczyć może także polski port lotniczy (jako punkt wyjścia lub przeznaczenia). W takiej sytuacji port lotniczy, we współpracy z operatorem lotniczym, uruchomi własne procedury pomocy poszkodowanym i rodzinie na lotnisku.

Rola służby konsularnej Ministerstwo Spraw Zagranicznych posiada sieć urzędów konsularnych, dysponuje odpowiednią wiedzą i doświadczeniem w zakresie międzynarodowego kontekstu politycznego oraz specyfiki i zwyczajów kraju, w którym miał miejsce wypadek. Jednym z zadań służby konsularnej jest ustalenie i weryfikacja obywatelstwa i tożsamości wszystkich polskich ofiar. Konsul RP powiadamia rodzinę w kraju za pośrednictwem Urzędu Wojewódzkiego właściwego ze względu na ostatnie miejsce zamieszkania ofiary lub Komendy Głównej Policji, w przypadku gdy posiadane dane nie pozwalają ustalić miejsca zamieszkania rodziny. W sytuacji zaistnienia wypadku lotniczego konsul współpracuje z organami państwa zdarzenia prowadzącymi postępowanie w sprawie i przekazuje rodzinie ofiary informacji o wynikach postępowania.

Konsul pomaga także w lokalizacji miejsca pobytu osób hospitalizowanych i podjętych z miejsca wypadku poza terytorium RP (P04), oraz udostępnia pozyskane informacje opisane w P07, P10 i P11.

Prawo desygnowania przedstawiciela

Niezależnie od odpowiedzialności państwa zdarzenia za badanie wypadku i informowania o wynikach badań, Polska ma prawo desygnować swojego przedstawiciela - eksperta uprawnionego do:

- odwiedzenia miejsca wypadku;
- pozyskiwania istotnych informacji faktycznych, które zostały zatwierdzone do publikacji przez państwo prowadzące badanie oraz informacji na temat postępów badania;
- otrzymania kopii raportu końcowego;
- pomocy w identyfikacji ofiar;
- spotkania się z ocalałymi obywatelami polskimi.

W zależności od konkretnych okoliczności i potrzeb ekspert może być wyznaczony spośród członków PKBWL lub z innej instytucji i może wyjechać do Państwa miejsca zdarzenia lub wykonywać swoje czynności z Polski.

Zasady użycia Sił Zbrojnych RP

Gdyby do wypadku lotniczego doszło poza granicami kraju, w miejscu trwającego konfliktu zbrojnego lub stanu kryzysu i ze względu na sytuację polityczną międzynarodowe traktaty nie mogą lub nie są przestrzegane, wówczas w celu udzielenia pomocy poszkodowanym mogą zostać użyte Siły Zbrojne RP. O użyciu jednostek wojskowych poza granicami państwa postanawia Prezydent RP, zaś o pobycie jednostek wojskowych poza

granicami państwa decyzje podejmuje Rada Ministrów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa.											
ZAANGAŻOWANIE DOSTAWCÓW POMOCY											
GOV01	GOV02	GOV03	GOV04	GOV05	GOV06	GOV07	GOV08	GOV09	GOV10	GOV11	GOV12
ORD01	ORD02	ORD03	ORD04	ORD05	RES01	RES02	RES03	RES04	RES05	RES06	
NGO01	NGO02	NGO03	NGO04	NGO05	AVIA01	AVIA02	AVIA03				
DOSTĘPNE FORMY POMOCY											
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11	
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21		
Wyjaśnienie oznaczeń w Załącznikach A i C. Szczegółowy podział zadań w Tabeli realizacji pomocy - Załącznik E3.											

E. Wypadek na morzu otwartym - Polska państwem rejestracji SP

SCEN04

OPIS SCENARIUSZA

Scenariusz stosuje się do wypadku lotniczego, który:

- dotyczy statku powietrznego, dla którego Polska jest państwem rejestracji;
- Polska nie jest miejscem startu / lądowania SP;
- ma miejsce na wodach międzynarodowych lub gdy przynależność terytorialna państwa jest trudna lub niemożliwa do ustalenia;
- lub inne państwo zwróci się z wnioskiem o udzielenie takiej pomocy.

Akcja ratownicza

Gdy miejscem wypadku jest morze otwarte , to zgodnie z przepisami Międzynarodowej Konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim (Konwencja SAR), zostaną uruchomione Międzynarodowe służby SAR, które podejmą działania w celu ratowania życia ludzkiego na morzu.

Zasady użycia Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa

W Polsce zadania związane z poszukiwaniem i ratownictwem na morzu realizuje Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR). Wszystkie zadania wykonuje się na "Podstawie planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych", opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR. W uzasadnionych przypadkach, polska służba SAR może działać również poza swym obszarem odpowiedzialności i współpracować ze służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

Polska Służba SAR współdziałać będzie ze swoimi odpowiednikami w sąsiednich państwach - Danii, Niemiec, Szwecji i Federacji Rosyjskiej na podstawie umów międzyrządowych oraz zawartych między służbami SAR porozumień operacyjnych.

Podstawą prawną w Polsce w zakresie ratowania życia ludzkiego na morzu jest Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim oraz Międzynarodowa Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r.

Badanie wypadku

W przedmiotowym scenariuszu Polska stanowi głównego dostawcę pomocy poszkodowanym i rodzinom. Także badanie wypadku lotniczego będzie obowiązkiem strony polskiej. W uzasadnionych przypadkach, w drodze wzajemnego porozumienia i zgody, Polska może przekazać całość lub dowolną część badania innemu państwu.

Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego

Niezależnie od państwowego dochodzenia i udzielanej przez państwo pomocy, operator lotniczy na podstawie przepisów Rozporządzenia (WE) NR 2027/97dopełni wszelkich starań do udzielenia pomocy poszkodowanym i rodzinom.

Jeśli wśród poszkodowanych są obywatele polscy

W przypadku stwierdzenia obecności obywateli polskich wśród poszkodowanych, Polska udzieli im pomocy w zakresie adekwatnym do sytuacji i potrzeb.

Rola służb konsularnych – jak w SCEN03

Prawo desygnowania przedstawiciela – jak w SCEN03

Zasady użycia Sił Zbrojnych RP – jak w SCEN03

ZAANGAŻOWANIE DOSTAWCÓW POMOCY

GOV01	GOV02	GOV03	GOV04	GOV05	GOV06	GOV07	GOV08	GOV09	GOV10	GOV11	GOV12
ORD01	ORD02	ORD03	ORD04	ORD05	RES01	RES02	RES03	RES04	RES05	RES06	
NGO01	NGO02	NGO03	NGO04	NGO05	AVIA01	AVIA02	AVIA03				

DOSTĘPNE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załącznikach A i C. Szczegółowy podział zadań w Tabeli realizacji pomocy - Załącznik E4.

F. Wypadek na morzu otwartym - Polska najbliżej miejsca wypadku — SCEN05

OPIS SCENARIUSZA

Scenariusz dotyczy wypadku lotniczego, który:

- ma miejsce na morzu otwartym (w przypadku Morza Bałtyckiego w polskiej strefie odpowiedzialności SAR) lub gdy przynależność terytorialna państwa jest trudna lub niemożliwa do ustalenia;
- Polska jest państwem położonym najbliżej miejsca wypadku lotniczego;
- i/lub państwo rejestracji SP zwróci się z wnioskiem o udzielenie takiej pomocy.

Akcja ratownicza

Jeżeli wypadek lotniczy nie dotyczy SP zarejestrowanego w Polsce, a miejscem wypadku jest morze otwarte, to zgodnie z przepisami Konwencji SAR, zostaną uruchomione Międzynarodowe służby SAR, które podejmą działania w celu ratowania życia ludzkiego na morzu. Zasady użycia Służby SAR opisano w SCEN04.

Badanie wypadku

Polska w myśl przepisu 5.3.1 Załącznika 13 ICAO, jako państwo położone najbliżej miejsca wypadku, który wydarzył się na wodach międzynarodowych, udzieli takiej pomocy, jakiej jest w stanie udzielić i w podobny sposób spełni prośbę Państwa rejestracji.

Jeśli wśród poszkodowanych są obywatele polscy

W przypadku stwierdzenia obecności obywateli polskich wśród poszkodowanych Polska udzieli im pomocy w zakresie adekwatnym do sytuacji i potrzeb.

Rola służb konsularnych – jak w SCEN03

Prawo desygnowania przedstawiciela – jeżeli Polska udziela pomocy w badaniu, to ma prawo wyznaczyć ACCREP, który ma większe uprawnienia niż ekspert o którym mowa w SCEN03, więc wtedy nie wyznacza eksperta, tyko doradcę ACCREPa. Jeżeli Polska nie udziela pomocy, to działa jak w SCEN03

Zasady użycia Sił Zbrojnych RP – jak w SCEN03

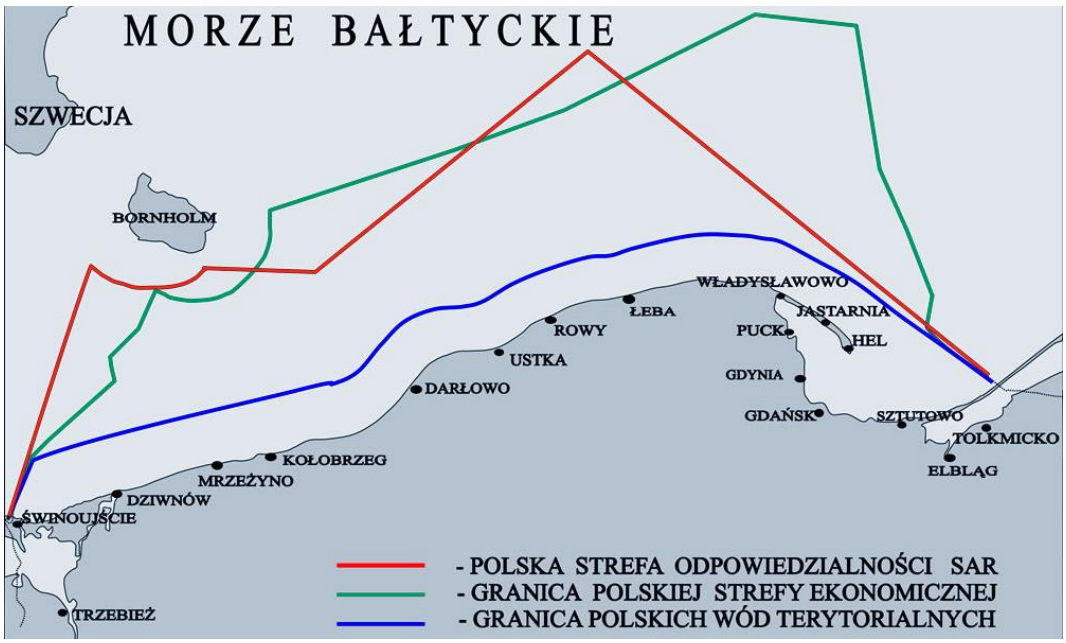
ZAANGAŻOWANIE DOSTAWCÓW POMOCY

GOV01	GOV02	GOV03	GOV04	GOV05	GOV06	GOV07	GOV08	GOV09	GOV10	GOV11	GOV12
ORD01	ORD02	ORD03	ORD04	ORD05	RES01	RES02	RES03	RES04	RES05	RES06	
NGO01	NGO02	NGO03	NGO04	NGO05	AVIA01	AVIA02	AVIA03				

DOSTĘPNE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załącznikach A i C. Szczegółowy podział zadań w Tabeli realizacji pomocy - Załącznik E5.



Rysunek 6: Polska strefa odpowiedzialności SAR. Źródło: http://www.sar.gov.pl/. Mapa koncepcji podziału stref.

G. Wypadek na morzu otwartym - państwo rejestracji SP nie jest członkiem ICAO

SCEN06

OPIS SCENARIUSZA

Scenariusz dotyczy wypadku lotniczego, który:

- ma miejsce na morzu otwartym lub gdy przynależność terytorialna państwa jest trudna lub niemożliwa do ustalenia;
- Polska jest państwem operatora lub państwem projektu lub państwem producenta SP uczestniczącego w wypadku;
- państwo rejestracji nie jest stroną Konwencji ICAO i nie zamierza prowadzić badania zgodnie z Załącznikiem 13 ICAO.

Akcja ratownicza

W takiej sytuacji użycie Służby SAR zależeć będzie od miejsca wypadku, potrzeb koordynatora akcji ratowniczej, jeżeli nie jest nim MRCK Służby SAR, oraz podpisanych porozumień międzynarodowych. Zasady użycia Służby SAR zgodnie z procedurami określonymi w SCEN04.

Badanie wypadku

W takiej sytuacji Polska, jako strona Konwencji ICAO, powinna dążyć do wszczęcia i prowadzenia badania wg Załącznika 13 ICAO. Jednakże, Państwo rejestracji może przekazać prowadzenie badania w całości lub w części innemu Państwu na podstawie wzajemnego porozumienia i zgody.

Jeśli wśród poszkodowanych są obywatele polscy

W przypadku stwierdzenia obecności obywateli polskich wśród poszkodowanych Polska udzieli im pomocy w zakresie adekwatnym do sytuacji i potrzeb.

Rola służb konsularnych– jak w SCEN03

Prawo desygnowania przedstawiciela – jeżeli Polska udziela pomocy w badaniu, to ma prawo wyznaczyć ACCREP, który ma większe uprawnienia niż ekspert o którym mowa w SCEN03, więc wtedy nie wyznacza eksperta, tyko doradcę ACCREPa. Jeżeli Polska nie udziela pomocy, to działa jak w SCEN03

Zasady użycia Sił Zbrojnych RP – jak w SCEN03

ZAANGAŻOWANIE DOSTAWCÓW POMOCY

GOV01	GOV02	GOV03	GOV04 V04	GOV05	GOV06	GOV07	GOV08	GOV09	GOV10	GOV11	GOV12
ORD01	ORD02	ORD03	ORD04	ORD05	RES01	RES02	RES03	RES04	RES05	RES06	
NGO01	NGO02	NGO03	NGO04	NGO05	AVIA01	AVIA02	AVIA03				

DOSTĘPNE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załącznikach A i C. Szczegółowy podział zadań w Tabeli realizacji pomocy - Załącznik E6.

V. ODBIORCY POMOCY DLA RODZIN I PRZYSŁUGUJĄCE IM ŚWIADCZENIA

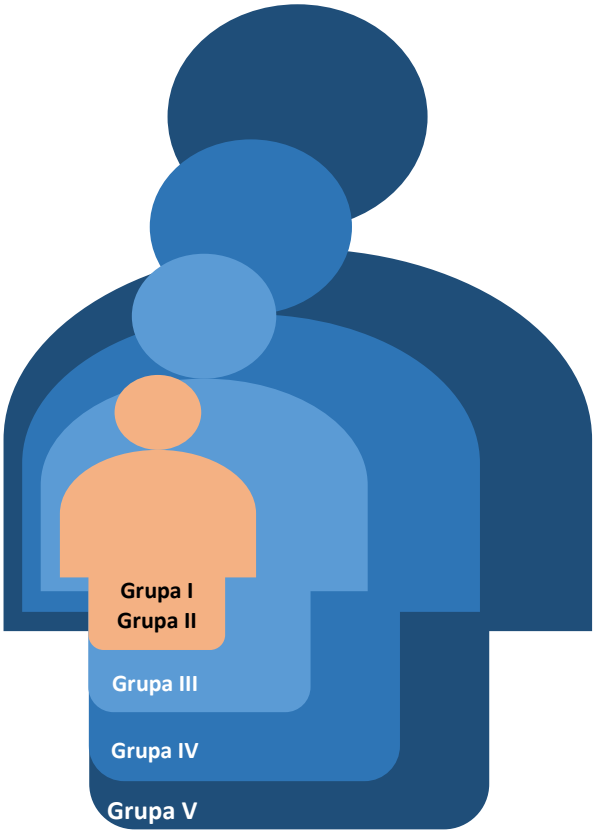
A. Odbiorcy pomocy dla rodzin

Jako odbiorców pomocy dla rodzin na potrzeby niniejszego dokumentu należy traktować: członków rodziny ofiary/ofiar, bliskich i innych istotnych odbiorców. Dopuszcza się rozszerzenie grupy uprawnionych do otrzymania pomocy, przez dostawcę na podstawie jego własnych zasobów, jednakże na poziomie nie mniejszym niż obowiązujące w tym zakresie przepisy.

Ponieważ pomoc dla rodzin wiąże się z kosztami, dlatego w procesie poprzedzającym udzielanie pomocy należy uwzględnić: obowiązujące przepisy, liczbę odbiorców pomocy, formy udzielanej pomocy, limity udzielanej pomocy i kolejność przyznawania pomocy.

Grupy odbiorców pomocy dla rodzin i szczególnego traktowania, w kolejności od najważniejszej:

Grupa I	Poszkodowani, ocaleni, ofiary wypadku lotniczego. W tej grupie znajdą się także osoby, które nie były pasażerami SP, a ucierpiały na ziemi wskutek wypadku lotniczego.
Grupa II	Poszkodowani, ofiary, które nie przeżyły wypadku lotniczego. W tej grupie znajdą się także osoby, które nie były pasażerami SP, a poniosły śmierć na ziemi wskutek wypadku lotniczego.
Grupa III	Członkowie rodzin ofiar: dzieci (i potomkowie), małżonek, rodzice, rodzeństwo i potomkowie rodzeństwa, dziadkowie, a także osoby uznane za członków rodziny na podstawie Kodeksu Rodzinnego i Opiekuńczego.
Grupa IV	Bliscy: osoby, które mogą zapewnić wsparcie osobom poszkodowanym w wyniku wypadku, w tym teściowie, przyjaciele rodziny, osoby zależne finansowo (np. pasierbowie)i współpracownicy.
Grupa V	Inni odbiorcy: osoby specjalnego traktowania, ze względu na związki z poszkodowanym, np. członkowie: grup szkolnych, turystycznych, zespołów sportowych, społeczności religijnych itp.



Rysunek 7:
Schemat relacji odbiorców pomocy. Opracowanie własne.

Niezależnie od pomocy realizowanej przez dostawców pomocy zarówno poszkodowanym, jak i członkom rodzin, będą przysługiwały prawa z tytułu innych odszkodowań niż bezpośrednio wynikających z odpowiedzialności cywilnej operatora, np.: testamentów, spadków oraz prawnych przywilejów lub ograniczeń, np. orzeczeń sądowych.

B. Formy pomocy

P01	Potwierdzenie udziału w wypadku lotniczym osoby wymienionej w liście imiennej pasażerów.

Po wypadku lotniczym najbardziej istotną i oczekiwaną informacją będzie potwierdzenie udziału w wypadku lotniczym osoby wymienionej w liście imiennej pasażerów. Rolą operatora lotniczego jest podjąć wszelkie wysiłki zmierzające do zaktualizowania informacji zawartych w liście imiennej pasażerów tak szybko, jak to możliwe.

Często występuje konflikt między potrzebą dokładności a szybkością stworzenia ostatecznej wersji listy imiennej pasażerów. Preferowaną wartością będzie dokładność. Czynnikiem opóźniającym przygotowanie i udostępnienie listy imiennej pasażerów mogą być przepisy chroniące tożsamość ofiar wypadków i ich rodzin. Operator lotniczy powinien wykorzystać wszystkie dostępne źródła informacji i narzędzia, np.:

- Wykorzystać dane pasażerów (np. numery dotychczasowych lotów, informacje o kartach płatniczych lub dane kontaktowe w nagłych wypadkach z rejestru nazwisk pasażerów).
- Aktywować i publikować bezpłatny numer telefonu pod który mogą dzwonić członkowie rodziny do których trafiła informacja o wypadku. Pozyskane podczas wywiadu informacje będą pomocne w potwierdzeniu udziału w wypadku lotniczym osoby wymienionej w liście imiennej pasażerów.
- Zwrócić się do Straży Granicznej (dostęp do KSI PNR), operatorów odprawy biletowej, Służby Celnej, najlepiej za pośrednictwem operatora lotniska (zarządzającego portem lotniczym) z prośbą o potwierdzenie listy imiennej pasażerów z innymi dokumentami odpraw i zgłoszeń na lotnisku.

P02	Organizacja akcji ratowniczej.

Akcja ratownicza dotycząca ofiar wypadku lotniczego obejmuje: wstępne określenie miejsca wypadku, podjęcie działań poszukiwania wraku i poszkodowanych, zabezpieczenie miejsca wypadku, ewakuację pasażerów z miejsca wypadku, udzielenie pierwszej pomocy medycznej na miejscu zdarzenia, transport do placówek służby zdrowia..

W wypadkach w obszarze ROL (SCEN01) obowiązek zorganizowania i utrzymania systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska spoczywa na zarządzającym lotniskiem (operatorze lotniskowym). Sposób współdziałania służb lotniskowych i publicznych operator lotniska zawiera w Planie Działania w Sytuacjach Zagrożenia. Jednostki systemu ochrony zdrowia, organy administracji publicznej, jednostki Państwowej Straży Pożarnej) i inne służby publiczne współdziałają w przygotowywaniu i realizacji PDSZ i podlegają w tym zakresie koordynacji zarządzającego lotniskiem. W wypadkach lotniczych poza ROL(SCEN02) koordynację akcji ratunkowej przejmuje wojewoda i podległe mu służby.

Informacja o przybliżonym miejscu wypadku może pochodzić od służb żeglugi powietrznej bądź bezpośrednich świadków. Poszukiwanie wraku statku powietrznego może wiązać z się z koniecznością zaangażowania dużej ilości osób: żołnierzy, funkcjonariuszy Policji, Żandarmerii Wojskowej, Straży Granicznej, czy też innych jednostek ratowniczych jak: OSP, MSM, MOPR, WOPR, GOPR, TOPR, a także członków stowarzyszeń, organizacji pozarządowych i wolontariuszy, np. okolicznych mieszkańców. Do działań poszukiwawczych wykorzystuje się także Służbę Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego, a w przypadku zdarzeń na morzu Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa. Zabezpieczeniem miejsca wypadku zajmie się Policja, Żandarmeria Wojskowa lub służby odpowiedzialne za zabezpieczenie miejsca zdarzenia.. Pomocy medycznej udzielać będą służby medyczne w tym m.in.: System Państwowego Ratownictwa Medycznego, Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, lotniskowe służby medyczne, ewakuacje i udzielanie kwalifikowanej pierwszej pomocy prowadzić mogą jednostki LSRG, PSP oraz OSP, ewakuację z terenów trudnodostępnych prowadzić mogę wyspecjalizowane jednostki jak WOPR, TOPR, GORP. W przypadku wypadku na morzu ewakuacja i udzielenie pierwszej pomocy nastąpi przy użyciu jednostek Służby SAR oraz jednostek współdziałających w akcjach ratowniczych na morzu

P03	Transport poszkodowanych do podmiotu leczniczego w celu udzielenia specjalistycznej pomocy.

Transport z miejsca wypadku, lub portu schronienia w przypadku wypadku na morzu, do Szpitalnych Oddziałów Ratunkowych (SOR)odbywa się transportem drogowym, morskim bądź lotniczym, środkami Zespołów Ratownictwa Medycznego (ZRM) lub Lotniczego Pogotowia Ratunkowego (LPR). Leczenie

specjalistyczne i monitorowanie stanu poszkodowanych odbywa się w podmiotach leczniczych (SPZOZ) lub (NZOZ).

P04	Lokalizacja miejsca pobytu osób hospitalizowanych i podjętych z miejsca wypadku.

Operator lotniczy współpracuje z jednostkami udzielającymi pomocy medycznej, wojewodą oraz władzą samorządową w celu lokalizacji i potwierdzenia tożsamości osób uczestniczących w wypadku lotniczym. Na podstawie zebranych informacji operator lotniczy przygotowuje listę lokalizacji poszkodowanych, która posłuży do przekazywania informacji odpowiednim członkom rodzin.

P05	Udzielenie pierwszej pomocy psychologicznej.

Wypadek lotniczy jest zdarzeniem ekstremalnym, a w konsekwencji silnie stresogennym. Efektem udziału w takim zdarzeniu jest zakłócenie psychologicznej homeostazy. Mogą to być zaburzenia fizjologiczne (wyczerpanie, bóle ciała itp.), behawioralne (np. pobudzenie ruchowe), emocjonalne (gniew, rozpacz, apatia), poznawcze (dezorientacja, rozkojarzenie, amnezja). Skutki wypadku będą odczuwalne zarówno przez uczestników, rodziny jak i świadków.

Pomoc dla osób poszkodowanych nie jest terapią, ale doraźną interwencją zależną od miejsca wypadku i grupy odbiorców. Jej celem nie jest leczenie ale ocena aktualnego stanu psychicznego i fizycznego poszkodowanego, zmniejszenie negatywnych skutków traumatycznego stresu, przedstawienie technik rozpoznawania symptomów i radzenia sobie ze stresem, uświadamianie o możliwych konsekwencjach psychologicznych. Na miejscu wypadku poza portem lotniczym, w stosunku do pasażerów, funkcjonariusze Policji i innych służb prowadzących czynności ratownicze i zabezpieczające prowadzą ewakuację osób ocalałych z miejsca zdarzenia i przekazują je pod opiekę zespołom PRM w celu dokonania oceny stanu psychofizycznego..

Na lotnisku, w stosunku do pasażerów i członków rodziny, właściwym wykonawcą jest operator lotniczy lub operator lotniska. Celem pomocy jest zmniejszenie negatywnych skutków traumatycznego zdarzenia, zapewnienia bezpiecznego psychologicznie miejsca przebywania oraz normalizacja.

Do udzielenia wsparcia i pomocy poszkodowanym kierowane będą osoby specjalnie do tego celu przygotowane. Zadania będą realizowane przede wszystkim przez operatora lotniczego, który uruchomi Zespół Pomocy. W zależności od scenariusza i potrzeb, wparcia udzieli operator lotniska lub wojewoda.

P06	Powiadomienie rodzin o wypadku lotniczym na podstawie listy imiennej pasażerów i innych dostępnych informacji.

Wskazane jest aby to najbliższy krewny był pierwszą osobą powiadamianą o udziale członka rodziny w wypadku. Po otrzymaniu zawiadomienia najbliższy krewny może ustalić, czy istnieją inne osoby, które ze względu na pokrewieństwo czy interes prawny powinny zostać powiadomione. Kiedy pytający, który nie jest najbliższym krewnym ofiary prosi o potwierdzenie obecności ofiary na liście, zalecaną praktyką jest próba taktownego ustalenia, czy najbliższy krewny został już powiadomiony.

P07	Udostępnienie kanałów informacyjnych do udzielania oficjalnych informacji o zdarzeniu.

Operator lotniczy zadba o uruchomienie specjalnej strony internetowej lub zmodyfikowanie istniejącej specjalnie do potrzeb rodzin i poszkodowanych w wypadku. Strona internetowa powinna zawierać informację potwierdzającą zaistnienie wypadku, bezpłatny numer telefonu i inne istotne informacje, takie jak informacje o locie i postępach w śledztwie. Należy się starać, aby komunikacja odbywała się w języku członków rodzin bądź językach im znanych. Dotyczy to także pisemnych komunikatów.

Umieszczanie listy imiennej pasażerów na stronie internetowej przewoźnika lotniczego nie powinno być traktowane jako zgłoszenie udziału w wypadku. Przewoźnik lotniczy powinien zachować ostrożność przy podejmowaniu decyzji, które agencje lub osoby mogą otrzymać kopię listy imiennej pasażerów, tak aby nie naruszyć obowiązujących przepisów o ochronie danych osobowych. Jeżeli operator lotniczy podejmie decyzję o udostępnieniu listy imiennej pasażerów opinii publicznej, powinien rozważyć uzyskanie zgody członków rodziny na umieszczenie nazwisk ofiar na liście.

Za treść informacji o przyczynach wypadku i postępach badania odpowiedzialna jest wyłącznie PKBWL, która posiada stosowne wytyczne i procedurę opracowaną zgodnie z wymogami ICAO i UE. Wszelkie informacje na ten temat mogą pochodzić wyłącznie od Nadzorującego Badanie, Przewodniczącego PKBWL lub upoważnionych przez nich osób. Udzielając informacji PKBWL może wykorzystywać kanały informacyjne operatora lub własne, uzgodnione ze swoimi odpowiednikami w zainteresowanych Państwach i/lub służbami konsularnymi.

P08	**Zapewnienie uproszczonych procedur wjazdowych do miejsca zdarzenia / do państwa osoby poszkodowanej.**

Rodziny i poszkodowani, często potrzebują pomocy przy formalnościach granicznych i celnych. Ci, którzy stracili dokumenty tożsamości i bilety w wypadku, będą potrzebować pomocy w dokończeniu podróży.

Członkowie rodziny będą podróżować do miejsca wypadku, szpitala lub innej lokalizacji, aby spotkać się z poszkodowanymi, wziąć udział w ceremoniach i obrzędach religijnych lub odwiedzić miejsce wypadku.

W razie wypadku lotniczego na terenie kraju lub państwa sąsiedzkiego Polska podejmie działania w celu ułatwienia poszkodowanym i ich rodzinom tymczasowego wjazdu na ich terytoria autoryzowanych przedstawicieli przewoźnika lotniczego, który uczestniczył w wypadku lub partnerów sojuszu przewoźnika celem umożliwienia pomocy osobom ocalonym i członkom ich rodzin, członkom rodzin ofiar wypadku i odpowiednim władzom zaangażowanych państw. Rodzinom zostanie także udzielona wszelka pomoc w zakresie przekazania zwłok i rzeczy osobistych.

W razie utraty dokumentów tożsamości wydane zostaną Awaryjne dokumenty podróży (*ETD - Emergency Travel Document*) lub Tymczasowe dokumenty podróży (*TTD - Temporary Travel Document*). Jeśli podróż wymagać będzie wydania wizy, w miarę możliwości zastosowane zostaną przyspieszone procedury wizowe.

Dominującą rolę w realizacji procedur wjazdowych pełni Straż Graniczna jako organ realizujący kontrolę graniczną, w tym jej upraszczanie.

Do podstawowych funkcji konsularnych zgodnie z art. 5 Konwencji o stosunkach konsularnych, sporządzonej w Wiedniu dnia 24 kwietnia 1963 r. należy zaliczyć m.in.: udzielanie pomocy i opieki obywatelom państwa wysyłającego -zarówno osobom fizycznym, jak i prawnym oraz ochronę w państwie przyjmującym interesów obywateli państwa wysyłającego- zarówno osób fizycznych, jak i prawnych, w granicach dozwolonych przez prawo międzynarodowe.

Obowiązek stosowania się Polski do powyższych zasad reguluje Załącznik 9 do Konwencji ICAO, Rozdział 8, *Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach lotniczych i ich rodzinom.*

P09	**Zapewnienie podstawowej opieki i asysty poszkodowanym, rodzinie i bliskim.**

Operator lotniczy zorganizuje Centrum Pomocy dla poszkodowanych i rodzin (CP). Będzie to miejsce działania Zespołu Pomocy (ZP), odpowiedzialnego m.in. za: ustalanie listy osób najbliższych poszkodowanemu, utrzymywanie kontaktów z rodziną, asystowanie w wizytach na miejsce wypadku, udział w ceremoniach religijnych, pogrzebowych, przekazywanie wszelkich informacji nt. wypadku oraz udzielanie pierwszej pomocy psychologicznej. Przedstawiciel operatora lotniczego będzie organizował grupy rodzin, bliskich, znajomych związanych z poszkodowanym. Nie powinien on czytać na głos listy nazwisk z listy imiennej pasażerów w celu prowadzenia notyfikacji. Przeciwnie, powinien robić to dyskretnie, a wszelkie zweryfikowane informacje dotyczące poszkodowanych powinien przekazywać bezpośrednio wyselekcjonowanej grupie/rodzinie.

Dostęp do CP będzie odpowiednio oznakowany i ograniczony przed dostępem osób trzecich, niepowołanych, szczególnie mediów. CP powinno zapewnić prywatność, dyskrecję i bezpieczeństwo rodzin i ocalałych.

Operator lotniczy i operator lotniska mogą również organizować opiekę nad członkami rodziny lub przyjaciół, którzy gromadzą się na lotniskach odlotów i przylotów. W proces ten zaangażować można także agentów biletowych, pracowników ochrony i innych pracowników portów lotniczych. Należy zwrócić uwagę na komunikat podany na tablicy przylotów / odlotów.

P10	Zapewnienie rodzinom dostępu do podstawowych informacji.

Zapewnienie stałego przepływu informacji ma zasadnicze znaczenie dla skutecznej pomocy rodzinie. Rodziny i osoby, które przeżyły, z niecierpliwością oczekują na dostarczenie, tak szybko jak to możliwe, odpowiedzi na wiele pytań. Po nawiązaniu kontaktu z członkami rodziny należy im udzielić natychmiastowych informacji o kolejnych krokach w procesie pomocy rodzinie. Informacje takie obejmują odpowiedzi na pytania:

- Czy na pokładzie był członek ich rodziny?
- Jak można dostać się na miejsce wypadku?
- Jakie są postępy w badaniu?
- Gdzie szukać poszkodowanych w wypadku?
- Czy na miejscu jest duchowny?
- Jak przetransportować zwłoki?
- Jak można odzyskać rzeczy osobiste?
- Jak uzyskać wsparcie finansowe i inną natychmiastową pomoc?
- W jaki sposób operator lotniczy będzie kontaktował się z członkami rodziny?

W dalszej kolejności pytania mogą dotyczyć: nabożeństwa żałobnego, pomników, masowych pochówków niezidentyfikowanych szczątków.

Rodzina każdej ofiary powinna również zostać poproszona o wyznaczenie jednej lub więcej osób, które będą służyć jako główny punkt kontaktowy w celu zapewnienia kontaktu z innymi członkami rodziny dotkniętymi udziałem ofiary w wypadku. Preferowane i sprawdzone metody kontaktu to: telefon i e-mail.

P11	Dostęp do informacji o procedurze i postępach badania wypadku.

Ponieważ badanie wypadku lotniczego może trwać dłużej niż rok, to właśnie dostarczenie informacji o jego postępach może okazać się jedną z bardziej długotrwałych form pomocy. W związku z tym, zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 ICAO, PKBWL powinna przekazywać rodzinom, w miarę możliwości na bieżąco, informacje o postępach badania wypadku lotniczego.

Ocaleni i członkowie rodzin powinni otrzymywać, okresowe, zaktualizowane i zatwierdzone informacje na temat postępów badania, zanim informacje takie zostaną podane do wiadomości publicznej. Rodziny powinny być również zapraszane do udziału w spotkaniach i konferencjach poświęconych wypadkowi. Terminy spotkań oraz przewidywane daty publikacji raportów powinny być przekazywane do wiadomości rodzin z należytym wyprzedzeniem, za pośrednictwem poczty e-mail bądź stowarzyszeń rodzin poszkodowanych lub innych dostępnych środków.

Jeśli informacje o wypadku i raporty są tłumaczone na wiele języków, należy dopełnić wszelkich starań by jakość tłumaczenia była bez zarzutu i zachować szczególną ostrożność, by nie przekazywać informacji nie zweryfikowanych językowo.

Formy informowania poszkodowanych i ich rodzin przez PKBWL o wynikach badania wypadku lotniczego:

- raport wstępny, do 30 dni od dnia otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego;
- spotkanie/spotkania informacyjne mające na celu przedstawienie faktów związanych z wypadkiem, częstotliwość spotkań uzależniona będzie od ilości zgromadzonych dowodów;
- oświadczenie tymczasowe, publikowane w rocznicę wypadku, jeśli przed upływem 12 miesięcy nie został przygotowany raport końcowy;
- projekt raportu końcowego;
- raport końcowy.

Obowiązek udzielenia informacji i zadania państwa w tym zakresie wynikają z przepisów Załącznika 13 do Konwencji ICAO. PKBWL jest upoważniona do poinformowania ofiar i członków ich rodzin lub ich stowarzyszeń lub do podania do wiadomości publicznej informacji o procedurze badania zdarzenia lotniczego, w miarę możliwości wstępnych ustaleń, wniosków lub zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, pod warunkiem że nie

będzie to miało niekorzystnego wpływu na realizację celu badania i nie narusza przepisów o ochronie danych osobowych.

Przed podaniem do publicznej wiadomości wyżej wymienionych informacji PKBWL przekazuje je ofiarom i ich rodzinom lub ich stowarzyszeniom w sposób, który nie ma niekorzystnego wpływu na realizację celu badania.

Informowanie ofiar i ich rodzin oraz podawanie do publicznej wiadomości informacji o zasadach i wynikach badań wypadku opisane jest szczegółowo w odpowiedniej procedurze PKBWL.

Zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 roku, informacji dotyczących badanego wypadku może udzielać wyłącznie Przewodniczący PKBWL lub kierujący zespołem badawczym.

P12	Pomoc ze strony eksperta.

Osoby poszkodowane w wypadku lotniczym mają także prawo do otrzymania pomocy ze strony wyznaczonego przez ich państwo eksperta uprawnionego do:

- odwiedzenia miejsca wypadku;
- pozyskiwania istotnych informacji faktycznych, które zostały zatwierdzone do publicznego wydania przez państwo prowadzące dochodzenie oraz informacje na temat postępów dochodzenia;
- otrzymania kopii raportu końcowego;
- pomocy w identyfikacji ofiar;
- spotkania się z ocalałymi obywatelami państwa, które reprezentuje.

W zależności od konkretnych okoliczności i potrzeb ekspert może być wyznaczony spośród członków organu badania wypadków lotniczych lub z innej instytucji i może udać się do Państwa miejsca zdarzenia lub wykonywać swoje czynności z kraju.

Wyznaczanie eksperta w przypadku gdy poszkodowanymi są obywatele polscy w wyniku wypadku w innym Państwie i przyjmowanie eksperta z innego Państwa w przypadku gdy poszkodowanymi są obywatele tego Państwa w wyniku wypadku na terenie Polski opisane jest szczegółowo w odpowiedniej procedurze PKBWL.

P13	Organizowanie wizyt ofiar i rodzin na miejscu wypadku.

Tam, gdzie jest to możliwe, będą organizowane wizyty rodzin i ofiar na miejscu wypadku. Jest to obecnie dość powszechnie stosowana praktyka, bardzo dobrze odbierana przez rodziny. Takie wizyty będą planowane w ścisłej koordynacji z przedstawicielami PKBWL i realizowane w sposób, który nie będzie miał negatywnego wpływu na prowadzone badania.

Podczas przygotowania takich wizyt należy wziąć pod uwagę aspekty logistyczne, takie jak transport na miejsce wypadku, eskortowanie członków rodziny, pomoc w zakwaterowaniu i wyżywieniu. Rodziny będą także potrzebować pomocy przy opiece nad małymi dziećmi, które mogą przywieźć ze sobą.

Zdobyte doświadczenia wskazują na zasadność bądź wręcz konieczność, ze względów bezpieczeństwa, rozdzielenia wizyt rodzin ofiar śmiertelnych, rodzin ocalałych i rodzin członków załogi. W przypadku podejrzenia popełnienia przestępstwa w związku z wypadkiem, wizyty mogą być ograniczone przez prokuratora bądź organy sądowe.

Przed wizytą na miejscu wypadku członkowie rodziny i osoby pozostałe przy życiu zostaną poinformowane o tym, co zobaczą, usłyszą, a nawet poczują. W celu usprawnienia aspektów logistycznych ramy czasowe wizyty zostaną ustalone z wyprzedzeniem, a transport członków rodziny odbywać się będzie z centralnej lokalizacji (CPR). Wizyty na miejscu wypadku nie mogą się odbywać dopóki szczątki ludzkie i rzeczy osobiste nie zostaną usunięte z miejsca wypadku. Wizyty mogą się odbywać tylko pod warunkiem, że ich termin i charakter nie utrudnią prowadzenia prac dochodzeniowych i badawczych. Podczas wizyty nie będą obecne media. Miejsce wypadku będzie chronione przez odpowiednie służby, ponadto zostaną ustawione fizyczne bariery oddzielające członków rodziny od wydzielonej strefy.

Rodzinom mogą towarzyszyć duchowni, osoby odpowiedzialne za wsparcie psychologiczne. Na miejscu będzie obecny personel medyczny do reagowania w nagłych wypadkach. Rodzinom, w porozumieniu z duchownymi, udostępni się teren uwzględniający ich potrzeby religijne. Umożliwi się także członkom rodziny możliwość pozostawienia pamiątek, notatek i innych przedmiotów. Ustalenie dalszego postępowania z pozostawionymi przedmiotami należeć będzie do przedstawiciela operatora lotniczego w porozumieniu z organami prowadzącymi badanie i przedstawicielami lokalnej władzy samorządowej. Na miejscu będą przedstawiciele PKBWL i innych instytucji, którzy będą mogli udzielić wyczerpujących informacji nt. prowadzonego badania wypadku, dochodzenia powypadkowego, identyfikacji zwłok i odzyskiwania przedmiotów osobistych.

P14	**Powiadomienie rodziny o pogarszającym się stanie zdrowia poszkodowanego lub jego śmierci.**

Rodzina zostanie poinformowana o pogarszającym się stanie zdrowia bądź śmierci poszkodowanego w wypadku lotniczym. Poza kompetencjami operatora lotniczego do przekazywania wszelkich istotnych informacji rodzinom o poszkodowanych i ofiarach, również organy i służby państwowe są zobowiązane do przekazywania informacji w tym zakresie. Tryb powiadamiania i zakres odpowiedzialności będą uzależnione od miejsca zdarzenia i okoliczności.

Wypadek miał miejsce poza granicami kraju:

Jeśli rzecz dotyczy polskiego obywatela, konsul RP, za pośrednictwem Urzędu Wojewódzkiego właściwego ze względu na ostatnie miejsce zamieszkania poszkodowanego lub ofiary, powiadamia rodzinę w kraju.

Jeżeli Polska wyznaczyła ACCREP lub eksperta, który przebywa na miejscu wypadku, to konsul konsultuje i koordynuje z nimi swoje działania.

Wypadek miał miejsce na terytorium RP a poszkodowanymi są obywatele innego Państwa:

Zgodnie z ogólną regułą, wyrażoną w art. 37 Konwencji wiedeńskiej o stosunkach konsularnych w razie zgonu obywatela jednego państwa (tzw. państwo wysyłające) na terytorium drugiego państwa (tzw. państwo przyjmujące) władze państwa przyjmującego powinny niezwłocznie zawiadomić o tym urząd konsularny państwa wysyłającego, w którego okręgu nastąpił zgon. W RP urząd konsularny państwa wysyłającego zostanie poinformowany przez Policję. O śmierci cudzoziemca komenda wojewódzka (Stołeczna) Policji niezwłocznie powiadamia pisemnie właściwą placówkę dyplomatyczną lub konsularną.

W takim przypadku Państwo wysyłające ma prawo wyznaczyć eksperta, którego uprawnienia przedstawiono w pkt. P12.

Wypadek miał miejsce na terenie RP i tożsamość ofiary jest znana:

Policja jest obowiązana do niezwłocznego zawiadomienia rodziny albo opiekunów o śmierci lub ciężkim uszczerbku na zdrowiu bliskiej im osoby, jeżeli śmierć lub uszczerbek nastąpiły w miejscu publicznym.

Zawiadomienie o śmierci nastąpi po bezspornym ustaleniu tożsamości zwłok. Zawiadomienie zostanie ograniczone do stwierdzenia, że określona osoba nie żyje, wskazane zostanie miejsce, do którego przewieziono zwłoki oraz jednostkę organizacyjną prokuratury właściwą do prowadzenia lub nadzoru nad postępowaniem.

Wypadek miał miejsce na terenie RP i nie można ustalić rodziny ofiary:

Jeżeli ofiara nie ma nikogo bliskiego albo nie można takich osób ustalić, o zgonie należy zawiadomić osobiście lub pisemnie zakład pracy oraz urząd gminy właściwy dla miejsca zgonu.

Poszkodowany lub ofiara wypadku znajduje się na terenie szpitala, jego tożsamość jest ustalona:

W razie pogorszenia się stanu zdrowia pacjenta, powodującego zagrożenie życia lub w razie jego śmierci, podmiot leczniczy prowadzący szpital niezwłocznie zawiadomi wskazaną przez pacjenta osobę lub instytucję lub przedstawiciela ustawowego. Obowiązek ten ma osoba wskazana w regulaminie organizacyjnym podmiotu leczniczego, zwykle lekarz prowadzący.

Poszkodowany lub ofiara wypadku znajduje się na terenie szpitala, jego tożsamość jest nieznana:

Podmiot leczniczy prowadzący szpital jest obowiązany zgłosić na podany przez jednostkę Policji numer telefonu, numer faksu lub adres poczty elektronicznej, fakt przyjęcia albo zgonu pacjenta, którego

tożsamości nie można ustalić albo potwierdzić na podstawie dokumentów stwierdzających tożsamość – nie później niż w okresie 8 godzin odpowiednio od przyjęcia albo zgonu.

Regulacje:

- Konwencja Wiedeńska o stosunkach konsularnych, sporządzona w Wiedniu dnia 24 kwietnia 1963 r.;
- Ustawa z 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej;
- Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji;
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 10 kwietnia 2012 r. w sprawie sposobu postępowania podmiotu leczniczego wykonującego działalność leczniczą w rodzaju stacjonarne i całodobowe świadczenia zdrowotne ze zwłokami pacjenta w przypadku śmierci pacjenta;
- Zarządzenie Nr 1426/04 Komendanta Głównego Policji z dnia 23 grudnia 2004 r.w sprawie metodyki wykonywania czynności dochodzeniowo-śledczych przez służby policyjne wyznaczone do wykrywania przestępstw i ścigania ich sprawców.

P15	Dokonanie identyfikacji ofiar śmiertelnych.

W większości przypadków instytucjami zaangażowanymi w prawne aspekty identyfikacji zwłok będą: Policja, Prokurator, inspektor sanitarny, lekarz medycyny sądowej. Jednostka organizacyjna Policji wyznaczona do identyfikacji ofiar wypadku lotniczego tworzy zespół identyfikacji zwłok. Głównym zadaniem zespołu jest zbieranie i przetwarzanie informacji przydatnych w identyfikacji. W skład zespołu wchodzą funkcjonariusze komórek dochodzeniowo śledczych, technicy, eksperci kryminalistyki oraz lekarz specjalista medycyny sądowej. Ponadto zespół przygotowuje listę ofiar, którą otrzymuje Prokurator prowadzący postępowanie. Lista ofiar zostaje przekazana również właściwemu centrum zarządzania kryzysowego.

W zależności od okoliczności wypadku identyfikacja zwłok może być żmudnym i czasochłonnym procesem. W niektórych okolicznościach wymagane będzie przeprowadzenia sekcji zwłok. Identyfikacja wymaga współpracy członków rodziny i innych osób w celu uzyskania danych identyfikacyjnych, takich jak zabiegi medyczne, dentystyczne, odciski palców i próbki DNA.

P16	Zapewnienie asysty i opieki rodzinom poszkodowanych w procesie identyfikacji ofiar.

W sytuacjach, w których zwłoki są bardzo zdeformowane lub znajdują się w postaci szczątkowej, członkowie rodziny powinni zostać zapytani, czy będą w stanie brać udział w ustaleniu tożsamości czy wolą być powiadamiani o przyszłych ustaleniach badań i zasadach przekazania zwłok. Proces identyfikacji powinien odbywać się w obecności opiekuna, bliskiego przyjaciela lub osoby duchownej.

P17	Pomoc w organizacji uroczystości pogrzebowych.

Ze względu na różnice kulturowe poszkodowanych należy spodziewać się ze strony poszkodowanych i rodzin różnych reakcji na oferowaną pomoc, szczególnie w zakresie formy i uczestnictwa w nabożeństwach religijnych, postępowania z ludzkimi szczątkami, pochówku i przebiegu żałoby.

Do dyspozycji powinni być kapelani lub duchowni różnych wyznań. W takich sytuacjach praktykuje się organizowanie oficjalnych nabożeństw ekumenicznych, w duchu dialogu międzyreligijnego, w poszanowaniu różnic religijnych, jak również ceremonie modlitewne wiernych jednego wyznania. Należy się spodziewać, że potrzeby duchowe poszkodowanych i rodzin mogą być spontaniczne i wymagać będą dostępności duchownych na potrzeby rodzin, czy nawet pojedynczych osób szukających wsparcia duchowego.

Powszechnie stosowaną obecnie praktyką jest wychodzenie naprzeciw oczekiwaniom rodzin do organizowania nabożeństw w miejscu wypadku.

P18	Pomoc w transporcie zwłok.

W konsekwencji wypadku lotniczego może pojawić się konieczność transportu zwłok zmarłej osoby do państwa pochodzenia. Zgodnie z ogólną regułą, wyrażoną w art. 37 Konwencji wiedeńskiej o stosunkach konsularnych, sporządzonej w Wiedniu dnia 24 kwietnia 1963 r., w razie zgonu obywatela jednego państwa (tzw. państwo wysyłające) na terytorium drugiego państwa (tzw. państwo przyjmujące) władze państwa

przyjmującego powinny niezwłocznie zawiadomić o tym urząd konsularny państwa wysyłającego, w którego okręgu nastąpił zgon. Jeśli rzecz dotyczy polskiego obywatela, konsul RP, za pośrednictwem Urzędu Wojewódzkiego właściwego ze względu na ostatnie miejsce zamieszkania zmarłego, powiadamia rodzinę w kraju. W razie wypadku lotniczego konsul współpracuje z organami państwa przyjmującego prowadzącymi postępowanie w sprawie i przekazuje rodzinie zmarłego informacje o wynikach postępowania. W sytuacji zgonu obywatela polskiego poza granicami RP na sprowadzenie zwłok i szczątków z obcego państwa należy uzyskać pozwolenie polskiego starosty lub prezydenta miasta właściwego dla miejsca, w którym zwłoki i szczątki mają być pochowane, działającego w porozumieniu z właściwym inspektorem sanitarnym. Na podstawie pozwolenia wydanego przez starostę lub prezydenta miasta, odpisu aktu zgonu lub innego dokumentu stwierdzającego zgon oraz innych dokumentów wynikających z właściwych przepisów prawa państwa zdarzenia, konsul wyda zaświadczenie stwierdzające, że zwłoki i szczątki mogą być sprowadzone na terytorium RP (Ustawa z dnia 25 czerwca 2015 r. Prawo konsularne (Dz.U. 2015 poz. 1274, z późn. zm.)).

Na żądanie członków rodzin ofiar wypadku lub przewoźnika lotniczego, którego statek powietrzny uległ wypadkowi na terenie RP, Polska udzieli wszelkiej pomocy przy aranżowaniu transportu i odprawie celnej podczas odsyłania zwłok do kraju pochodzenia.

Zagadnienie transportu zwłok, a zwłaszcza ich przewozu do Polski z zagranicy, regulują następujące akty prawne:

- Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych;
- Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej;
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z dnia 7 grudnia 2001 r. w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi;
- Rozporządzenie Ministra Zdrowia z 27 grudnia 2007 r. w sprawie wydawania pozwoleń i zaświadczeń na przewóz zwłok i szczątków ludzkich;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi.

Ponadto na żądanie członków rodzin ofiar wypadku lub przewoźnika lotniczego, którego statek powietrzny uległ wypadkowi, Polska udzieli wszelkiej pomocy przy aranżowaniu transportu i odprawie granicznej podczas odsyłania zwłok do kraju pochodzenia. Obowiązek stosowania się Polski do powyższych zasad reguluje Załącznik 9 do Konwencji ICAO, Rozdział 8, *Pomoc osobom poszkodowanym w wypadkach lotniczych i ich rodzinom.*

P19	**Zwrot rzeczy osobistych należących do poszkodowanych pasażerów.**

Rodziny i osoby pozostałe przy życiu będą potrzebować zapewnienia, że zostały podjęte działania w celu zabezpieczenia i zwrotu rzeczy osobistych prawnym właścicielom. Ochrona rzeczy osobistych jest zazwyczaj obowiązkiem operatora lotniczego we współpracy z Policją. Należy przekazać właścicielom informację, że niektóre przedmioty będą czasowo zatrzymane przez organ dochodzeniowy lub Policję jako dowody w prowadzonym śledztwie, a po jego zakończeniu zostaną zwrócone.

W celu identyfikacji rzeczy osobistych należy przeprowadzić spis niezidentyfikowanych rzeczy osobistych i rozesłać je członkom rodziny w celu identyfikacji. Przekazanie zapisu graficznego powinno odbywać się w obecności opiekuna, bliskiego przyjaciela lub osoby duchownej itp.

P20	**Natychmiastowa pomoc finansowa.**

Odpowiedzialność finansową linii lotniczych za katastrofy reguluje Konwencja montrealska z 1999 roku i Rozporządzenie (WE) NR 2027/97. Wynika z nich, że w przypadku śmierci pasażera operator lotniczy nie może kwestionować roszczeń o odszkodowanie za szkody w wysokości do 100000 SDR (międzynarodowa jednostka rozrachunkowa, zmienny kurs, obecnie ok. 120 tys. Euro).

Jeżeli pasażer zginął lub został ranny, przewoźnik lotniczy musi w ciągu 15 dni od ustalenia osoby uprawnionej do odszkodowania wypłacić zaliczkę na pokrycie najpilniejszych potrzeb ekonomicznych, proporcjonalnie do

doznanych trudności. W wyjątkowych przypadkach, przy braku reakcji ze strony operatora lotniczego, osoby poszkodowane mogą ubiegać się o zasiłek celowy składając wniosek w ośrodku pomocy społecznej właściwym ze względu na miejsce zamieszkania wnioskodawcy/osoby poszkodowanej. Zasiłek przyznawany będzie na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej, w związku ze zdarzeniem losowym.

Rodziny mają również prawo wystąpić z wnioskiem o wypłatę odszkodowania na drogę sądową, szczególnie jeśli istnieją uzasadnione podejrzenia, że operator lotniczy nie dopełnił starań, by zapobiec wypadkowi, zdarzenie było wynikiem niedbalstwa, zaniechania, nieprzestrzeganiem obowiązujących przepisów itp.

P21	**Pomoc prawna.**

Rodziny i ocaleni przez pewien czas mogą znajdować się w stanie poważnych zaburzeń, niezdolni do podejmowania ważnych decyzji. W takich okolicznościach może być za wcześnie, aby rozwiązać z nimi kwestie prawne. Niemniej jednak właściwe jest, aby mieli oni dostęp do ogólnych informacji dotyczących obowiązujących przepisów i rozwiązań prawnych.

Usługi takie mogą być udzielone pro bono przez lokalne stowarzyszenia prawników,przez instytucje rządowe w ramach ich statutowych działań. W organizowaniu pomocy prawnej pomocne mogą się okazać organizacje humanitarne i stowarzyszenia poszkodowanych w wypadkach lotniczych.

Udzielaniem informacji o zakresie własnych kompetencji i odpowiedzialności prawnej powinny być zainteresowani wszyscy dostawcy pomocy dla rodzin, ponieważ ułatwi to funkcjonowanie zarówno rodzinom, jak samym dostawcom pomocy. Rozwiązaniem może być wydanie broszur zawierających informacje o obowiązkach realizowanych przez instytucje i zakres oferowanej pomocy.

C. Zakres pomocy

Klasyfikacja grup i zakres pomocy mogą się różnić w zależności od uwarunkowań kulturowych poszkodowanych i rodzin. Formy pomocy oferowane poszczególnym odbiorcom / w różnych scenariuszach:

Symbol pomocy	Forma pomocy	Odbiorcy pomocy					Scenariusze					
		Grupa I	Grupa II	Grupa III	Grupa IV	Grupa V	SCEN 01	SCEN 02	SCEN 03	SCEN 04	SCEN 05	SCEN 06
P01	Potwierdzenie udziału w wypadku lotniczym osoby wymienionej w liście imiennej pasażerów.	X	X	X	X	X	●	●		●		
P02	Organizacja akcji ratowniczej.	X	X				●	●			●	
P03	Transport rannych do podmiotu leczniczego w celu udzielenia specjalistycznej pomocy.	X					●	●			●	
P04	Lokalizacja miejsca pobytu osób hospitalizowanych i podjętych z miejsca wypadku.	X		X	X		●	●	●	o	o	o
P05	Udzielenie pierwszej pomocy psychologicznej.	X		X			●	●	●	o	o	
P06	Powiadomienie rodzin o wypadku lotniczym na podstawie listy imiennej pasażerów i innych dostępnych informacji.			X	\		●	●	o	●	o	o
P07	Udostępnienie kanałów informacyjnych do udzielania oficjalnych informacji o zdarzeniu.	X		X	X	X	●	●	●	●	o	o
P08	Zapewnienie uproszczonych procedur wjazdowych do państwa zdarzenia.	X		X			●	●	o	o	o	o

P09	Zapewnienie podstawowej opieki i asysty poszkodowanym, rodzinie i bliskim.	X		X	X	X	●	●	●	●	o	o
P10	Zapewnienie rodzinom dostępu do podstawowych informacji.	X		X	\		●	●	●	●	o	o
P11	Udostępnienie informacji o wynikach badań wypadku.	X		X			●	●	o	●	o	o
P12	Pomoc ze strony pełnomocnego przedstawiciela.	X		X	\				●	●		
P13	Organizowanie wizyty na miejscu wypadku.	X		X	\		●	●	o	●	o	o
P14	Powiadomienie rodziny o pogarszającym się stanie zdrowia poszkodowanego lub jego śmierci.	X	X	X	\		●	●	●	●	o	o
P15	Dokonanie identyfikacji ofiar śmiertelnych.		X	X	\		●	●	o	●	o	o
P16	Zapewnienie asysty i opieki rodzinom poszkodowanych pasażerów w procesie identyfikacji ofiar.		X	X	X		●	●	o	●	o	o
P17	Pomoc w organizacji uroczystości pogrzebowych.		X	X	X	X	●	●	●	●	o	o
P18	Pomoc w transporcie zwłok.		X	X			●	●	●	o	o	o
P19	Zwrot rzeczy osobistych należących do poszkodowanych pasażerów.	X		X			●	●		o	o	o
P20	Natychmiastowa pomoc finansowa.	X		X			●	●	o	●		
P21	Pomoc prawna.	X		X	\		●	●	o	o	o	o

X	Pomoc w pełnym wymiarze.	●	Pomoc obligatoryjna.
****	Pomoc warunkowa, w przypadku braku kontaktu z najbliższą rodziną.	o	Pomoc warunkowa, uzależniona od zachowania innych stron i możliwości dostawców pomocy.

VI. DOSTAWCY POMOCY DLA RODZIN

A. Systematyka dostawców pomocy dla rodzin

Odbiorcy pomocy będą korzystać z dostępnych zasobów następujących dostawców pomocy:

Symbol	Klasyfikacja	Podmiot	Pełniona funkcja
GOV01	Administracja rządowa	Rządowe Centrum Bezpieczeństwa	Koordynator obiegu informacji o zdarzeniu
GOV02		Minister właściwy ds. transportu	Administrator KPP, nadzór nad ASAR, GOV08, GOV09, Koordynator pomocy w SCEN04, SCEN06
GOV03		Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji	Koordynator pomocy na poziomie krajowym i międzynarodowym Nadzór nad ORD03, ORD04, RES04
GOV04		Minister Obrony Narodowej	Nadzór nad ORD01, ORD02, koordynacja akcji ASAR
GOV05		Minister Zdrowia	Nadzór nad RES01, RES02, RES03, NGO02
GOV06		Minister Spraw Zagranicznych	Nadzór nad GOV11 , koordynator pomocy w SCEN03
GOV07		Minister właściwy ds. gospodarki morskiej	Nadzór nad RES05, koordynacja akcji SAR w SCEN02, SCEN05
GOV08		Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Nadzór nad AVIA01, AVIA02, AVIA03
GOV09		Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL)	Odpowiedzialność za badanie wypadku lotniczego oraz udostępnianie informacji o postępach badań
GOV10		Prokurator	Zadania ustawowe
GOV11		Służby konsularne	Koordynator pomocy w SCEN03
GOV12		Wojewoda	Koordynator i dostawca pomocy na terenie województwa
ORD01	Służby porządku publicznego	Siły Zbrojne RP (SZ RP)	Realizacja zadań z zakresu zarządzania kryzysowego (na wniosek wojewody) oraz zadań z zakresu SAR i ASAR.
ORD02		Żandarmeria Wojskowa (ŻW)	Zadania ustawowe
ORD03		Policja	Zadania ustawowe
ORD04		Straż Graniczna (SG)	Zadania ustawowe
ORD05		Inne służby ochrony i straże	Zadania ustawowe
RES01	Publiczne służby ratunkowe i opieki zdrowotnej	Zespoły Ratownictwa Medycznego (ZRM)	Zadania ustawowe
RES02		Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR/HEMS)	Zadania ustawowe
RES03		Samodzielne publiczne zakłady opieki zdrowotnej (SPZOZ)	Zadania ustawowe
RES04		Państwowa Straż Pożarna (PSP)	Zadania ustawowe
RES05		Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR)	Działania poszukiwawcze i ratownicze prowadzone na morzu
RES06		Służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR)	Działania ratunkowe prowadzone na lądzie z powietrza
NGO01	Podmioty pozarządowe	Jednostki samorządu terytorialnego	Zadania statutowe
NGO02		Niepubliczne zakłady opieki zdrowotnej	Zadania statutowe
NGO03		Polski Czerwony Krzyż (PCK)	Zadania statutowe
NGO04		Niepubliczne jednostki ratownicze, tzw. wspomagające.	Zadania statutowe oraz wspieranie innych służb publicznych
NGO05		Stowarzyszenia rodzin poszkodowanych	Stowarzyszenia pomocy ofiarom i rodzinom wypadków lotniczych
AVIA01	Podmioty lotnictwa cywilnego	Operatorzy lotniczy	Główni dostawcy pomocy pozarządowej
AVIA02		Operatorzy lotnisk, w tym LSRG	Koordynatorzy pomocy na poziomie lokalnym SCEN01
AVIA03		Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	Realizujący zadania kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej, a także punkty alarmowe ASAR.

B. Kompetencje i zadania administracji rządowej

GOV01	Rządowe Centrum Bezpieczeństwa (RCB)

Jest państwową jednostką budżetową podległą Prezesowi Rady Ministrów, zapewniającą obsługę Rady Ministrów, Prezesa Rady Ministrów, Rządowego Zespołu Zarządzania Kryzysowego i ministra właściwego do spraw wewnętrznych w sprawach zarządzania kryzysowego oraz pełniącą funkcję krajowego centrum zarządzania kryzysowego.

Do podstawowych zadań RCB należy dokonywanie pełnej analizy zagrożeń, w oparciu o dane uzyskiwane ze wszystkich możliwych „ośrodków kryzysowych" funkcjonujących w ramach administracji publicznej oraz w oparciu o dane od partnerów zagranicznych. Ponadto do zadań RCB należy opracowywanie optymalnych rozwiązań pojawiających się sytuacjach kryzysowych, a także koordynowanie przepływu informacji o zagrożeniach. RCB pełni rolę krajowego centrum zarządzania kryzysowego.

Niektóre pozostałe zadania Rządowego Centrum Bezpieczeństwa to:

- monitorowanie zagrożeń,
- uruchamianie procedur zarządzania kryzysowego na poziomie krajowym,
- nadzór nad spójnością procedur reagowania kryzysowego,
- organizowanie i prowadzenie szkoleń i ćwiczeń z zakresu zarządzania kryzysowego,
- współpraca międzynarodowa, szczególnie z NATO i UE w ramach zarządzania kryzysowego.

Rządowe Centrum Bezpieczeństwa rozpoczęło działalność 2 sierpnia 2008 roku. Działa na podstawie ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (art. 10) i rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 kwietnia 2011 r. w sprawie organizacji i trybu działania Rządowego Centrum Bezpieczeństwa (Dz. U. z 2015 r. poz. 508).

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV02	Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Sprawuje nadzór nad:

- polskim lotnictwem cywilnym;
- działalnością obcego lotnictwa cywilnego w RP w zakresie ustalonym w Ustawie – Prawo lotnicze i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych;
- działalnością Prezesa ULC.

Minister właściwy do spraw transportu sprawuje funkcje wynikające z całkowitego i wyłącznego zwierzchnictwa RP w swojej przestrzeni powietrznej, w zakresie niezwiązanym z umacnianiem obronności państwa. Jest także odpowiedzialny za organizację i realizację zadań służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego ASAR.

W zakresie badania wypadków lotniczych i działania PKBWL Minister przekazuje, w terminie 14 dni, Prezesowi ULC do wykorzystania raport końcowy wraz z uchwałą w celu analizy i zapewnienia bezpieczeństwa lotów oraz wydania wytycznych i instrukcji związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w dziedzinie lotnictwa cywilnego. W razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku lub incydentu lotniczego, minister właściwy do spraw transportu może zlecić Komisji wznowienie już zakończonego badania.

Rolę GOV02 w obszarze lotnictwa cywilnego reguluje Ustawa– Prawo lotnicze.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV03	Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA)

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji jest naczelnym organem administracji państwowej właściwym do realizacji zadań w ramach działów administracja publiczna i sprawy wewnętrzne.
Dział administracja publiczna obejmuje m.in. sprawy:
- administracji, w tym organizacji urzędów administracji publicznej;
- procedur administracyjnych;
- zespolonej administracji rządowej w województwie;
- przeciwdziałania skutkom klęsk żywiołowych i innych podobnych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu powszechnemu;
- usuwania skutków klęsk żywiołowych i innych podobnych zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu powszechnemu;

Dział sprawy wewnętrzne obejmuje m.in. sprawy:
- ochrony bezpieczeństwa i porządku publicznego;
- ochrony granicy Państwa, kontroli ruchu granicznego i cudzoziemców oraz koordynacji działań związanych z polityką migracyjną państwa;
- zarządzania kryzysowego;
- obrony cywilnej;
- ochrony przeciwpożarowej;
- nadzoru nad ratownictwem górskim i wodnym;
- obywatelstwa;
- ewidencji ludności, dowodów osobistych i paszportów, w zakresie ustalonym w ustawach.

Ponadto Minister sprawuje nadzór nad Policją, Strażą Graniczną, Służbą Ochrony Państwa oraz Państwową Strażą Pożarną m.in. w zakresie prawidłowości realizacji czynności operacyjno-rozpoznawczych. W przypadkach niecierpiących zwłoki działania w zakresie zarządzania kryzysowego sprawuje na terytorium RP minister właściwy do spraw wewnętrznych, zawiadamiając niezwłocznie o swoich działaniach Prezesa Rady Ministrów. Decyzje podjęte przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych podlegają rozpatrzeniu na najbliższym posiedzeniu Rady Ministrów.

Akty prawne:
- Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej;
- Ustawa z dnia 21 czerwca 1996 r. o szczególnych formach sprawowania nadzoru przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych;
- Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV04	Minister Obrony Narodowej (MON)

Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej ustanawia Ministra Obrony Narodowej naczelnym organem administracji państwowej w dziedzinie obronności państwa. Kieruje on resortem Obrony Narodowej, w tym przede wszystkim całokształtem działalności Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Przygotowuje projekty założeń obronnych państwa oraz sprawuje ogólne kierownictwo w sprawach wykonywania powszechnego obowiązku obrony. Konstytucja RP przyznaje Ministrowi Obrony Narodowej prawo realizacji uprawnień prezydenta w zakresie zwierzchnictwa nad Siłami Zbrojnymi w czasie pokoju.
W zakresie uprawnień i obowiązków Ministra Obrony Narodowej znajduje się m.in.:
- kierowanie pododdziałów lub oddziałów Sił Zbrojnych RP do wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego;

- wypełnianie postanowienia Prezydenta RP lub decyzji Rady Ministrów o użyciu lub pobycie SZ RP poza granicami kraju;
- udostępnianie z zasobów SZ RP lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych dla służby ASAR.

Terenowymi organami wykonawczymi Ministra Obrony Narodowej w sprawach operacyjno-obronnych i rządowej administracji niezespolonej są m.in. szefowie wojewódzkich sztabów wojskowych.
Szefowie wojewódzkich sztabów wojskowych wykonują w szczególności zadania z zakresu koordynacji, rozwijania i użycia oddziałów i pododdziałów wojskowych na potrzeby zwalczania klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków, ochrony mienia, akcji poszukiwawczych oraz ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego udziału w realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego w województwie.
Jeżeli w sytuacji kryzysowej użycie innych sił i środków jest niemożliwe lub może się okazać niewystarczające, o ile inne przepisy nie stanowią inaczej, Minister Obrony Narodowej, na wniosek wojewody, może przekazać do jego dyspozycji pododdziały lub oddziały Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, wraz ze skierowaniem ich do wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego (Art. 25 Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym).
W realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego mogą uczestniczyć oddziały Sił Zbrojnych, stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, zgodnie z wojewódzkim planem zarządzania kryzysowego.
Siły Zbrojne mogą brać udział w (…) akcjach poszukiwawczych oraz ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego (Art. 3 ust. 2 Ustawy z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej). Podstawą wydzielenia sił i środków Sił Zbrojnych RP jest "Plan Zarządzania Kryzysowego resortu obrony narodowej".
Podstawą udziału pododdziałów wojskowych w reagowaniu na sytuacje kryzysowe jest pisemny wniosek Wojewody do Ministra Obrony Narodowej, o udzielenie pomocy przez Siły Zbrojne RP. W sytuacjach nagłych, w celu skrócenia czasu niezbędnego do szybszego uruchomienia/odwołania sił i środków procedura może zostać poprzedzona przekazaniem informacji drogą telefoniczną poprzez system służb dyżurnych. Zakres możliwej pomocy określają Wojewódzkie Sztaby Wojskowe. W przypadku eskalacji sytuacji kryzysowej przewiduje się możliwość wydzielenia dodatkowych sił i środków ponad planowane pod warunkiem, że nie zagrozi to wypełnianiu przez SZ RP ich konstytucyjnej powinności oraz realizacji zobowiązań sojuszniczych w misjach i operacjach poza granicami państwa.

Gdyby do wypadku lotniczego doszło poza granicami kraju, w miejscu, gdzie trwa konflikt zbrojny lub panuje stan kryzysu i ze względu na sytuację polityczną międzynarodowe traktaty nie mogą lub nie są przestrzegane, to w celu udzielenia pomocy poszkodowanym mogą zostać użyte Siły Zbrojne RP. O użyciu jednostek wojskowych poza granicami państwa postanawia Prezydent RP, zaś o pobycie jednostek wojskowych poza granicami państwa decyzje podejmuje Rada Ministrów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa.
Minister Obrony Narodowej udostępnia z zasobów Sił Zbrojnych RP lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze dla służby ASAR. Minister Obrony Narodowej zapewnia wyposażenie oraz przeszkolenie załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych (LZPR) w zakresie niezbędnym do wykonywania zadań w ramach służby ASAR.

Akty prawne:
Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej;
Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym;
Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej;
Ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej poza granicami państwa.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	
Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.										

GOV05	Minister Zdrowia (MZ)

Minister Zdrowia jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach polityki zdrowotnej państwa. Jest on jednoosobowym organem, powołanym do kierowania działem administracji rządowej zdrowie. Dział zdrowie obejmuje sprawy:
1) ochrony zdrowia i zasad organizacji opieki zdrowotnej;
2) nadzoru nad produktami leczniczymi, wyrobami medycznymi, wyposażeniem wyrobów medycznych, aktywnymi wyrobami medycznymi do implantacji i produktami biobójczymi oraz nad produktami kosmetycznymi w zakresie bezpieczeństwa i zdrowia ludzi;
3) organizacji i nadzoru nad systemem Państwowe Ratownictwo Medyczne;
4) zawodów medycznych;
5) warunków sanitarnych i nadzoru sanitarnego, z wyłączeniem nadzoru nad żywnością objętego działem rolnictwo, koordynacji bezpieczeństwa żywności, a w szczególności nadzoru nad jakością zdrowotną żywności w procesie produkcji i w obrocie oraz materiałami i wyrobami przeznaczonymi do kontaktu z żywnością;
6) organizmów genetycznie zmodyfikowanych w zakresie wydawania decyzji zezwalających na wprowadzanie do obrotu nowej żywności oraz w zakresie wydawania zezwoleń na wprowadzanie do obrotu produktów leczniczych;
7) lecznictwa uzdrowiskowego;
8) koordynacji systemów zabezpieczenia społecznego w zakresie rzeczowych świadczeń leczniczych.

Minister Zdrowia jest jednocześnie członkiem Rady Ministrów.

Akty prawne:
- Ustawa z dnia 11 września 2015 r. o zdrowiu publicznym;
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie;
- Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14		P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV06	Minister Spraw Zagranicznych (MSZ)

Minister Spraw Zagranicznych jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach dwóch działów administracji rządowej:
- sprawy zagraniczne,
- członkostwo Rzeczypospolitej Polskiej w Unii Europejskiej.

Zakres właściwości ministra kierującego działem administracji rządowej sprawy zagraniczne został określony w ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej, obejmujący m.in.:
- utrzymywanie stosunków Rzeczypospolitej Polskiej z innymi państwami i organizacjami międzynarodowymi;
- reprezentowanie i ochrona interesów polskich obywateli oraz polskich osób prawnych za granicą;
- ustalanie organizacji i kierowanie działalnością misji dyplomatycznych i urzędów konsularnych.

Rolę GOV06 reguluje Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05		P07	P08		P10	P11
	P13						P19	P20		

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV07	Minister właściwy ds. gospodarki morskiej

Minister Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest naczelnym organem administracji publicznej kierującym działami administracji rządowej: gospodarka morska, gospodarka wodna, rybołówstwo, żegluga śródlądowa. Aparatem pomocniczym jest Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej będące jednostka budżetową. Dział gospodarka morska obejmuje sprawy:

- transportu morskiego i żeglugi morskiej;
- obszarów morskich;
- portów i przystani morskich;
- przemysłu stoczniowego;
- ochrony środowiska morskiego;
- dotyczące gospodarowania mieniem Skarbu Państwa w odniesieniu do przedsiębiorstw państwowych i spółek z udziałem Skarbu Państwa funkcjonujących w obszarze gospodarki morskiej, w tym wykonywania praw majątkowych i osobistych przysługujących Skarbowi Państwa, komercjalizacji i prywatyzacji, jak również ochrony interesów Skarbu Państwa.

Do zadań Ministra należy jednocześnie sprawowanie funkcji organu zapewniającego działania mające na celu poszukiwanie i ratowanie życia na morzu, zgodnie z postanowieniami Międzynarodowej konwencji o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzonej w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r., zwanej „Konwencją SAR". Minister sprawuje nadzór nad Morską Służbą Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR).

Akty prawne:

- Ustawa z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej;
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim;
- Konwencja o poszukiwaniu i ratownictwie morskim, sporządzona w Hamburgu dnia 27 kwietnia 1979 r.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV08	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Prezes ULC jest centralnym organem administracji rządowej w sprawach lotnictwa cywilnego. Nadzór nad działalnością Prezesa ULC sprawuje minister właściwy ds. transportu.

Do ustawowych kompetencji Prezesa ULC należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w ustawie Prawo lotnicze, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

Do zadań i kompetencji Prezesa ULC należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie – Prawo lotnicze oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, m.in.:

- nadzorowanie i kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej;
- sprawowanie nadzoru nad realizacją zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;
- wykonywanie zadań w imieniu i na rzecz organów i instytucji Unii Europejskiej zgodnie z prawem Unii Europejskiej, umowami międzynarodowymi oraz innymi porozumieniami w zakresie lotnictwa cywilnego;
- prowadzenie rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego, podmiotów szkolących oraz ewidencji lądowisk;

- wydawanie decyzji administracyjnych w sprawach określonych w niniejszej ustawie;
- współpraca z organami, którym podlega lotnictwo państwowe;
- współpraca z organami administracji lotniczej i nadzoru lotniczego państw obcych;
- współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego w zakresie lotnictwa cywilnego;
- współpraca z ICAO i innymi organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego;
- podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów;
- inicjowanie projektów aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego i ich zmian oraz udział w ich przygotowaniu.

Z tytułu nadzoru Prezesowi ULC przysługuje prawo audytowania Planów Pomocy operatorów lotniczych certyfikowanych w Polsce i/lub których statek powietrzny zarejestrowano w Polsce oraz operatorów lotnisk, jeśli obowiązek taki został na nich nałożony.

W zakresie zadań związanych z badaniem zdarzeń, incydentów i wypadków lotniczych Prezes ULC gromadzi w bazie danych informacje o zdarzeniach lotniczych przekazywane w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania. W bazie danych nie rejestruje się nazwisk ani adresów osób. W szczególności Prezes ULC ma za zadanie:

- gromadzenie, ocenę, przetwarzanie i przechowywanie w bazie danych, ochronę i rozpowszechnianie informacji o zdarzeniach lotniczych;
- badanie i ocenę stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym;
- wydawanie zaleceń profilaktycznych;
- wymianę danych oraz udostępnianie właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej, na podstawie zgłaszanych zdarzeń, z zachowaniem zasady poufności, informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym.

Rolę GOV08 reguluje Ustawa – Prawo lotnicze.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV09	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL)

PKBWL jest niezależnym stałym organem działającym przy ministrze właściwym do spraw transportu. Prowadzi badania wypadków oraz poważnych incydentów lotniczych dotyczących cywilnych statków powietrznych na terytorium RP i w polskiej przestrzeni powietrznej, a także cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał Komisji uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku.

Organy administracji publicznej i inne państwowe i samorządowe jednostki organizacyjne oraz przedsiębiorcy są obowiązani do współdziałania z Komisją i udzielania jej niezbędnej pomocy. Podczas prowadzenia badania członkowie Komisji, są upoważnieni do:

- dostępu do miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;
- badania miejsca wypadku, statku powietrznego, jego szczątków i zawartości;
- sporządzania spisów oraz czasowego przejmowania części statku powietrznego i innych rzeczy wymagających zbadania;
- dostępu do rejestratorów pokładowych i ich odczytów, a także innych zapisów;
- zapoznania się z wynikami badań przeprowadzanych przez inne organy oraz służby publiczne;
- uzyskania informacji i dostępu do dokumentacji użytkownika statku powietrznego, producenta i innych osób lub jednostek organizacyjnych uczestniczących w nadzorowaniu lotnictwa lub uczestniczących w działalności lotniczej;
- przesłuchiwania świadków i udziału w przesłuchiwaniu świadków.

Komisja współpracuje także z właściwymi organizacjami międzynarodowymi i organami państw obcych, w szczególności:

- państwa, w którym miał miejsce wypadek statku powietrznego polskiego lub eksploatowanego przez polskiego użytkownika albo w którym wyprodukowano taki statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie;
- państwa przynależności statku powietrznego lub jego użytkownika, jeżeli wypadek miał miejsce na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, albo jeżeli statek powietrzny lub istotne jego części składowe lub wyposażenie zostały wyprodukowane w RP;
- innych państw członkowskich ICAO oraz z odpowiednimi komisjami lub grupami eksperckimi ICAO i ECAC.

Współpraca ta obejmuje w szczególności zabezpieczanie dowodów i mienia, ekspertyzy i inną pomoc techniczną, wzajemne przekazywanie zawiadomień o wypadkach, przekazywanie raportów, sprawozdań oraz informacji z ich badania mających wpływ na poprawę bezpieczeństwa w lotnictwie, a także udział przedstawicieli pełnomocnych w badaniu wypadków.

Podstawą funkcjonowania PKBWL są przepisy Ustawy - Prawo lotnicze oraz lotnicze i przepisy wykonawcze do tej ustawy, oraz przepisy międzynarodowe, które określają m.in.: .

- sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych;
- warunki i tryb przekazywania i udostępniania raportów wstępnych i informacji o wypadkach;
- warunki i tryb udostępniania oraz publikowania raportów końcowych i zaleceń PKBWL.

Do podstawowych zadań realizowanych przez PKBWL w zakresie pomocy należy zaliczyć:

- badanie wypadku lotniczego i udzielenie informacji o postępach badania (P11);
- wyznaczenie eksperta do udziału w badaniu prowadzonym przez inne państwo lub przyjmowanie takiego eksperta w przypadku własnego badania (P12);
- udostępnienie miejsca wypadku (P13).
-

Akty prawne:

- Rozporządzenie UE 996/2010;
- Rozporządzenie UE 2018/1139
- Ustawa – Prawo lotnicze;
- Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV10	**Prokurator**

Prokurator – organ władzy państwowej, którego zadaniem jest wykrywanie i ściganie przestępstw oraz wnoszenie i popieranie aktu oskarżenia przed sądem. Prokurator jest funkcjonariuszem publicznym prokuratury, uprawnionym do samodzielnego wykonywania czynności. Niektóre uprawnienia prokuratora:

- samodzielnie prowadzi (wszczyna, umarza, zamyka) postępowania przygotowawcze w istotnych sprawach o przestępstwa (śledztwa, niektóre dochodzenia);
- może żądać udzielenia określonych informacji przez instytucje państwowe i prywatne w trybie art. 15 § 2-3 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2019 r. poz. 1987, z późn. zm.);
- może samodzielnie dokonać przesłuchania lub przeszukania, a także dokonać w przypadku śledztw wizji lokalnej, może zarządzać przeprowadzenie wywiadu środowiskowego;
- może zarządzić zatrzymanie i przymusowe doprowadzenie każdej osoby podejrzanej o utrudnianie postępowania („w bezprawny sposób”);
- może zlecić Policji przeszukanie lub zatrzymanie rzeczy, a poczcie i instytucjom telekomunikacyjnym także korespondencji i przesyłek;

– w postępowaniach o określone przestępstwa może wnioskować do sądu o zarządzenie kontroli i utrwalania wszelkich rozmów i przekazów informacji, nie tylko telefonicznych.

Rolę GOV10 reguluje Ustawa z dnia 28 stycznia 2016 r. – Prawo o prokuraturze.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV11	Służba konsularna

Funkcje konsularne urzędu konsularnego definiuje Konwencja wiedeńska o stosunkach konsularnych, sporządzona w Wiedniu dnia 24 kwietnia 1963 r. Zadania urzędu konsularnego obejmują m.in.:

– ochronę w państwie przyjmującym interesów państwa wysyłającego oraz jego obywateli, zarówno osób fizycznych, jak i prawnych, w granicach dozwolonych przez prawo międzynarodowe;
– udzielanie pomocy i opieki obywatelom państwa wysyłającego, zarówno osobom fizycznym, jak i prawnym, z zastrzeżeniem przestrzegania praktyki i procedury obowiązujących w państwie przyjmującym;
– zastępowanie lub zapewnianie odpowiedniego zastępstwa obywateli państwa wysyłającego przed sądami lub innymi władzami państwa przyjmującego w celu uzyskiwania, zgodnie z ustawami i innymi przepisami tego państwa, podjęcia tymczasowych środków dla ochrony praw i interesów tych obywateli, gdy osoby te z powodu nieobecności lub z jakiejkolwiek innej przyczyny nie są w stanie podjąć w odpowiednim czasie obrony swych praw i interesów;
– udzielanie pomocy statkom morskim, rzecznym i powietrznym, jak również ich załogom, przyjmowaniu oświadczeń dotyczących podróży tych statków, badanie i wizowanie ich dokumentów oraz, z zastrzeżeniem uprawnień władz państwa przyjmującego, przeprowadzanie dochodzenia w sprawie wypadków, które zdarzyły się w czasie podróży, i załatwianie sporów między kapitanem, oficerami i marynarzami, o ile zezwalają na to ustawy i inne przepisy państwa wysyłającego;
– wykonywanie powierzonych urzędowi konsularnemu przez państwo wysyłające wszelkich innych funkcji, których nie zakazują ustawy i inne przepisy państwa przyjmującego lub którym państwo to nie sprzeciwia się lub też które są przewidziane w umowach międzynarodowych obowiązujących między państwem wysyłającym a państwem przyjmującym.

Jednym z zadań służb konsularnych w zakresie pomocy w wypadkach lotniczych jest ustalenie i weryfikacja obywatelstwa i tożsamości wszystkich polskich ofiar. Konsul RP powiadamia rodzinę w kraju, za pośrednictwem Urzędu Wojewódzkiego właściwego ze względu na ostatnie miejsce zamieszkania ofiary lub Komendy Głównej Policji, gdy posiadane dane nie pozwalają ustalić miejsca zamieszkania rodziny. Konsul wydaje zaświadczenie stwierdzające, że zwłoki i szczątki obywatela polskiego mogą być sprowadzone na terytorium RP. W sytuacji wypadku lotniczego konsul współpracuje z organami państwa zdarzenia, prowadzącymi postępowanie w sprawie i przekazuje rodzinie ofiary informacji o wynikach postępowania.

Rolę GOV11 reguluje Konwencja Wiedeńska o stosunkach konsularnych, sporządzona w Wiedniu dnia 24 kwietnia 1963 r.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P1P111
P12	P13	P14		P16	P17	P18	P19		P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

GOV12	Wojewoda

Wojewoda jest m.in.:

– przedstawicielem Rady Ministrów w województwie;
– zwierzchnikiem rządowej administracji zespolonej w województwie;
– organem rządowej administracji zespolonej w województwie;

- organem administracji rządowej w województwie, do którego właściwości należą wszystkie sprawy z zakresu administracji rządowej w województwie niezastrzeżone do właściwości innych organów tej administracji;
- reprezentantem Skarbu Państwa, w zakresie i na zasadach określonych w odrębnych ustawach.

Wojewoda zapewnia współdziałanie wszystkich organów administracji rządowej i samorządowej działających w województwie i kieruje ich działalnością w zakresie zapobiegania zagrożeniu życia, zdrowia lub mienia oraz zagrożeniom środowiska, bezpieczeństwa państwa i utrzymania porządku publicznego, ochrony praw obywatelskich, a także zapobiegania klęskom żywiołowym i innym nadzwyczajnym zagrożeniom oraz zwalczania i usuwania ich skutków. Wykonuje i koordynuje zadania w zakresie obronności i bezpieczeństwa państwa oraz zarządzania kryzysowego.
W zakresie nieuregulowanym w przepisach powszechnie obowiązujących wojewoda może wydawać rozporządzenia porządkowe, jeżeli jest to niezbędne do ochrony życia, zdrowia lub mienia oraz do zapewnienia porządku, spokoju i bezpieczeństwa publicznego.
Działalnością wojewody kieruje Prezes Rady Ministrów, w szczególności wydając w tym zakresie wytyczne i polecenia, żądając przekazania sprawozdań z działalności wojewody oraz dokonując okresowej oceny jego pracy.
Nadzór nad działalnością wojewody sprawuje Prezes Rady Ministrów na podstawie kryterium zgodności jego działania z polityką Rady Ministrów oraz Minister właściwy do spraw administracji publicznej na podstawie kryterium zgodności jego działania z powszechnie obowiązującym prawem, a także pod względem rzetelności i gospodarności.

Wojewoda jest organem właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego (ZK) na terenie województwa. Do zadań wojewody w sprawach ZK należy m.in:
- kierowanie monitorowaniem, planowaniem, reagowaniem i usuwaniem skutków zagrożeń na terenie województwa;
- wydawanie starostom zaleceń do powiatowych planów ZK;
- zatwierdzanie powiatowych planów ZK;
- przygotowywanie wojewódzkiego planu ZK;
- realizacja wytycznych do wojewódzkich planów ZK;
- zarządzanie, organizowanie i prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i treningów z zakresu ZK;
- wnioskowanie o użycie pododdziałów lub oddziałów Sił Zbrojnych RP do wykonywania zadań z zakresu (ZK).

Przy wojewodach działają wojewódzkie centra zarządzania kryzysowego, których obsługę zapewniają komórki organizacyjne właściwe w sprawach zarządzania kryzysowego w urzędach wojewódzkich. Do zadań wojewódzkich centrów zarządzania kryzysowego należy m.in.:
- pełnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji na potrzeby zarządzania kryzysowego;
- współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej;
- nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności;
- współpraca z podmiotami realizującymi monitoring środowiska;
- współdziałanie z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne.

Wojewoda jest organem administracji rządowej właściwymi w zakresie wykonywania zadań systemu ratownictwa medycznego. Planowanie, organizowanie, koordynowanie systemu oraz nadzór nad systemem na terenie województwa jest zadaniem wojewody.
System działa na obszarze województwa na podstawie wojewódzkiego planu działania systemu ratownictwa medycznego.

Akty prawne:
- Ustawa z dnia 23 stycznia 2009 r. o wojewodzie i administracji rządowej w województwie;

– Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym; – Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.										
REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	
Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.										

C. Kompetencje i zadania służb porządku publicznego i Sił Zbrojnych RP

ORD01	**Siły Zbrojne RP (SZ RP)**

Siły Zbrojne RP realizują zadania konstytucyjne w zakresie ochrony niepodległości państwa, niepodzielności jego terytorium oraz zapewnienia bezpieczeństwa i nienaruszalności jego granic.

SZ RP mogą także brać udział w zwalczaniu klęsk żywiołowych i likwidacji ich skutków, działaniach z zakresu ochrony mienia, akcjach poszukiwawczych oraz ratowania lub ochrony zdrowia i życia ludzkiego, a także w realizacji zadań z zakresu zarządzania kryzysowego(Art. 3 ust. 2 Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej.

W skład SZ RP wchodzą jako ich rodzaje: Wojska Lądowe; Siły Powietrzne; Marynarka Wojenna; Wojska Specjalne; Wojska Obrony Terytorialnej. Siły Zbrojne składają się z jednostek wojskowych i związków organizacyjnych. Dowódcami rodzajów Sił Zbrojnych są Dowódca Generalny Rodzajów Sił Zbrojnych, zwany dalej „Dowódcą Generalnym", Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych, zwany dalej „Dowódcą Operacyjnym", i Dowódca Wojsk Obrony Terytorialnej.

SZRP mogą zostać skierowane do wykonywania zadań z zakresu zarządzania kryzysowego (Art. 25 Ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym). Dobór jednostek odbywa się stosownie do ich przygotowania specjalistycznego, zgodnie z wojewódzkim planem zarządzania kryzysowego. Podstawą wydzielenia sił i środków SZ RP jest "Plan Zarządzania Kryzysowego resortu obrony narodowej".
Zadania z zakresu zarządzania kryzysowego, do wykonywania których mogą zostać wyznaczone oddziały i pododdziały Sił Zbrojnych RP:

- wykonywanie zadań związanych z oceną skutków zjawisk zaistniałych na obszarze występowania zagrożeń;
- wykonywanie zadań poszukiwawczo-ratowniczych;
- ewakuowanie poszkodowanej ludności i mienia;
- wykonywanie zadań mających na celu przygotowanie warunków do czasowego przebywania ewakuowanej ludności w wyznaczonych miejscach;
- współudział w ochronie mienia pozostawionego na obszarze występowania zagrożeń;
- izolowanie obszaru występowania zagrożeń lub miejsca prowadzenia akcji ratowniczej;
- prowadzenie prac wymagających użycia specjalistycznego sprzętu technicznego lub materiałów wybuchowych będących w zasobach Sił Zbrojnych RP;
- usuwanie materiałów niebezpiecznych i ich unieszkodliwianie, z wykorzystaniem sił i środków będących na wyposażeniu Sił Zbrojnych RP;
- likwidowanie skażeń chemicznych oraz skażeń i zakażeń biologicznych;
- usuwanie skażeń promieniotwórczych;
- wykonywanie zadań związanych z naprawą i odbudową infrastruktury technicznej;
- współudział w zapewnieniu przejezdności szlaków komunikacyjnych;
- udzielanie pomocy medycznej.

Podstawą udziału pododdziałów wojskowych SZ RP w reagowaniu na sytuacje kryzysowe jest pisemny wniosek Wojewody do Ministra Obrony Narodowej, o udzielenie pomocy przez SZ RP. W sytuacjach nagłych, w celu skrócenia czasu niezbędnego do szybszego uruchomienia/odwołania sił i środków procedura może zostać poprzedzona przekazaniem informacji drogą telefoniczną poprzez system służb dyżurnych. Zakres możliwej pomocy określają Wojewódzkie Sztaby Wojskowe. W przypadku eskalacji sytuacji kryzysowej przewiduje się możliwość wydzielenia dodatkowych sił i środków ponad planowane pod warunkiem, że nie zagrozi to wypełnianiu przez SZ RP ich konstytucyjnej powinności.

Z zasobów SZ RP udostępniane są na potrzeby służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze z Sił Powietrznych, Marynarki Wojennej i Wojsk Lądowych, na które składają się odpowiednio wyposażone statki powietrzne oraz przeszkolone załogi i personel pokładowy. Z ASAR współpracują także inne Jednostki organizacyjne Sił Zbrojnych RP. Jednostki organizacyjne MW współpracują także z Morskim Ratowniczym Centrum Koordynacyjnym (MRCK), które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze na morzu w ramach Służby SAR. Współdziałanie polega w szczególności na

udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR.

Na lotniskach wojskowych SZ RP funkcjonują lotniskowe organy służb ruchu lotniczego (LOSRL) zapewniające służby ruchu lotniczego wszystkim ich użytkownikom. Do zadań LOSRL należy m.in. zawiadamianie właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organami. Organizację oraz zasady funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego określa Zarządzenie Nr 27/MON z dnia 31 października 2013 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego oraz obowiązująca Instrukcja Ruchu Lotniczego w SZ RP.

Gdyby do wypadku lotniczego doszło poza granicami kraju, w miejscu, gdzie trwa konflikt zbrojny lub panuje stan kryzysu i ze względu na sytuację polityczną i międzynarodowe traktaty nie mogą lub nie są przestrzegane, to w celu udzielenia pomocy poszkodowanym mogą zostać użyte Siły Zbrojne RP. O użyciu jednostek wojskowych poza granicami państwa postanawia Prezydent RP, zaś o pobycie jednostek wojskowych poza granicami państwa decyzje podejmuje Rada Ministrów, zgodnie z przepisami Ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa.

Regulatory:
- Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej;
- Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym;
- Ustawy z dnia 17 grudnia 1998 r. o zasadach użycia lub pobytu Sił Zbrojnych RP poza granicami państwa.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

ORD02	**Żandarmeria Wojskowa (ŻW)**

Jest organem ścigania, wyodrębnioną i wyspecjalizowaną służbą Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, której działalność polega na zapewnieniu przestrzegania dyscypliny wojskowej oraz ochronie porządku publicznego i zapobieganie popełnianiu przestępstw na terenach jednostek wojskowych oraz w miejscach publicznych. ŻW pełni rolę policji wojskowej. Żandarmeria Wojskowa podlega Ministrowi Obrony Narodowej. Przełożonym wszystkich żołnierzy i pracowników cywilnych tej instytucji jest Komendant Główny Żandarmerii Wojskowej.

Niektóre zadania i uprawnienia statutowe Żandarmerii Wojskowej, które będą stosowane w zakresie pomocy poszkodowanym ich rodzinom:
- czynne uczestniczenie w akcjach poszukiwawczych, ratowniczych i humanitarnych, mających na celu ochronę życia i zdrowia oraz mienia;
- ochranianie porządku publicznego na terenach i obiektach użyteczności publicznej;
- współdziałanie z polskimi i zagranicznymi organami i służbami właściwymi w sprawach bezpieczeństwa i porządku publicznego.

Ponadto Żandarmeria Wojskowa wspiera ochronę w części wojskowej lotnisk: EPWA (1 BLT) i EPKK (8 BLT).

Rolę ORD02 reguluje Ustawa z dnia 24 sierpnia 2001 r. o Żandarmerii Wojskowej i wojskowych organach porządkowych.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

ORD03	**Policja**

Organ ścigania, umundurowana i uzbrojona formacja służąca społeczeństwu i przeznaczona do ochrony bezpieczeństwa ludzi oraz do utrzymywania bezpieczeństwa publicznego i porządku publicznego. Została utworzona na mocy Ustawy o Policji z dnia 6 kwietnia 1990 roku. Policja podlega ministrowi właściwemu ds. wewnętrznych. Przełożonym wszystkich funkcjonariuszy Policji i pracowników cywilnych tej instytucji jest Komendant Główny Policji.

Niektóre zadania i uprawnienia statutowe Policji, które będą stosowane w zakresie pomocy poszkodowanym ich rodzinom to::

- „ochrona bezpieczeństwa i porządku publicznego, w tym zapewnienie spokoju w miejscach publicznych oraz w środkach publicznego transportu i komunikacji publicznej, w ruchu drogowym i na wodach przeznaczonych do powszechnego korzystania;";
- kontrola przestrzegania przepisów porządkowych i administracyjnych obowiązujących w miejscach publicznych, a także związanych z działalnością publiczną;
- nadzór nad strażami gminnymi/miejskimi oraz nad innymi specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami, w zakresie określonym w stosownych ustawach nadzór nad strażami gminnymi/miejskimi oraz nad innymi specjalistycznymi uzbrojonymi formacjami;;
- pobieranie materiału biologicznego ze zwłok ludzkich o nieustalonej tożsamości;
- prowadzenie zbiorów danych zawierających informacje gromadzone przez uprawnione organy o odciskach linii papilarnych i DNA;
- obserwowanie i rejestrowanie obrazu zdarzeń w miejscach publicznych;
- żądanie pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz jednostek gospodarczych prowadzących działalność w zakresie użyteczności publicznej oraz zwracanie się o niezbędną pomoc do innych jednostek gospodarczych i organizacji społecznych, jak również zwracanie się w nagłych wypadkach do każdej osoby o udzielenie doraźnej pomocy, w ramach obowiązujących przepisów prawa.

Ponadto podczas wypadku lotniczego oczekuje się, że funkcjonariusz Policji, który pierwszy pojawi się na miejscu zdarzenia, zabezpieczy je i zażąda wsparcia. Funkcjonariusz będzie kontynuował wykonywanie swoich obowiązków do czasu zwolnienia z nich przez wskazane organy utrzymania porządku, sprawujące zwierzchność prawną nad danym obszarem.

Policja będzie kierowała ruchem w pobliżu miejsca zdarzenia, zapewniała dostęp do miejsca zdarzenia jedynie upoważnionemu personelowi, uniemożliwiała dostęp do niego osobom nieuprawnionym oraz zapewniała ochronę rzeczy osobistych usuniętych ze statku powietrznego. Policja będzie wskazywać trasę dla karetek do obszaru selekcji poszkodowanych, umożliwiającą dojazd do obszaru, podjęcie poszkodowanych i opuszczenie obszaru w sposób uporządkowany. Trasa powinna zapewniać stały, nieprzerwany przepływ pojazdów bez blokowania i zawracania w rejonie podejmowania poszkodowanych. Normalny ruch należy skierować na drogi omijające lub okrążające miejsce zdarzenia.

Miejsce zdarzenia powinno być jak najszybciej otoczone kordonem, którego zadaniem będzie niedopuszczanie intruzów, prasy, zwiedzających, gapiów i poszukiwaczy pamiątek. Wokół miejsca zdarzenia należy rozmieścić odpowiednie oznakowanie ostrzegające wszystkie osoby o możliwych zagrożeniach, mogących spowodować poważne obrażenia, w przypadku wejścia na teren obszaru objętego wypadkiem.

Rolę ORD03 reguluje Ustawa z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

ORD04	**Straż Graniczna (SG)**

Straż Graniczna – jednolita, umundurowana i uzbrojona formacja wykonująca zadania związane z ochroną granicy państwowej i kontrolą ruchu granicznego w Rzeczypospolitej Polskiej. Jest organem ścigania.
Komendant Główny Straży Granicznej jest centralnym organem administracji rządowej w sprawach ochrony granicy państwowej. Nadzór nad formacją sprawuje minister właściwy ds. wewnętrznych.
Do podstawowych zadań ORD04 z punktu widzenia pomocy poszkodowanym należy organizowanie i dokonywanie kontroli ruchu granicznego. W ramach tego zadania ORD04 będzie pomagać przy przekraczaniu granicy jak również uczestniczyć w ustalaniu tożsamości poszkodowanych (API, PNR i inne bazy danych).
Inne zadania i uprawnienia ORD04:

- zadania z zakresu zapewnienia bezpieczeństwa w komunikacji międzynarodowej i porządku publicznego w zasięgu terytorialnym przejścia granicznego, a w zakresie właściwości Straży Granicznej – także w strefie nadgranicznej; przeprowadzanie kontroli bezpieczeństwa w środkach transportu w komunikacji międzynarodowej oraz w portach lotniczych na zasadach określonych w przepisach dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego;
- zapewnienie bezpieczeństwa na pokładzie SP wykonujących przewóz lotniczy pasażerów;
- zapobieganie i przeciwdziałanie nielegalnej migracji;
- organy administracji rządowej, jednostki samorządu terytorialnego oraz państwowe i inne jednostki organizacyjne są obowiązane współdziałać z organami Straży Granicznej oraz zapewnić im niezbędne warunki do wykonywania zadań określonych w ustawie;
- przy wykonywaniu swoich zadań SG może korzystać z pomocy osób niebędących jej funkcjonariuszami;
- realizuje zadania Krajowej Jednostki do spraw Informacji o Pasażerach określone w ustawie z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera (Dz. U. poz. 894), tzn. przetwarza m.in. informacje dotyczące przelotu pasażera, przekazane przez przewoźnika lotniczego przed podróżą, obejmujące: a) rodzaj, numer, kraj wydania i datę ważności dokumentu tożsamości; b) obywatelstwo; c) imię i nazwisko; d) płeć; e) datę urodzenia; f) nazwę linii lotniczych; numer lotu PNR oraz datę i godzinę startu i lądowania statku powietrznego; g) nazwę portu lotniczego, w którym nastąpił start oraz lądowanie.

Rolę ORD04 reguluje Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o Straży Granicznej.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

ORD05	**Inne służby ochrony i straże**

Krajowa Administracja Skarbowa– w związku z ochroną interesów ekonomicznych państwa związanych z importem i eksportem towarów.

Służba Leśna – ochrona dobra Lasów Państwowych i inne działania na korzyść tej instytucji.

Straż Miejska - samorządowa formacja mundurowa powołana do utrzymywania porządku publicznego i bezpieczeństwa ludzi.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

D. Kompetencje i zadania publicznych służb ratunkowych i opieki zdrowotnej

RES01	Zespoły Ratownictwa Medycznego (ZRM)

To jednostki systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego, które poza szpitalem udzielają pomocy medycznej osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego, np. wypadku komunikacyjnego.

Zespoły ratownictwa medycznego dzielą się na:

- zespoły specjalistyczne – co najmniej trzy osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych, w tym lekarz systemu oraz pielęgniarka systemu lub ratownik medyczny;
- zespoły podstawowe – co najmniej dwie osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych, w tym pielęgniarka systemu lub ratownik medyczny;
- zespoły lotnicze – co najmniej trzy osoby, w tym co najmniej jeden pilot zawodowy, lekarz systemu oraz ratownik medyczny lub pielęgniarka systemu.

Zespół ratownictwa medycznego przewozi osobę wymagającą pomocy medycznej z miejsca zdarzenia do:

- najbliższego szpitalnego oddziału ratunkowego,
- szpitala wskazanego przez dyspozytora medycznego albo lekarza koordynatora ratownictwa medycznego,
- szpitala udzielającego świadczeń zgodnych z rodzajem i stopniem ciężkości urazu lub zachorowania, np. do centrum urazowego, ośrodka oparzeniowego, udarowego albo do ośrodka kardiologii interwencyjnej.

Aby ustalić wskazania do przyjęcia pacjenta w ośrodku specjalistycznym, zespoły ratownictwa medycznego korzystają z rozwiązań telemedycyny służących teletransmisji danych do szpitala docelowego (np. zapisu EKG).

Łączna liczba ZRM funkcjonujących w 2020 r. – 1585(w tym zespoły funkcjonujące sezonowo).

Informacje o umowach na zadania zespołów ratownictwa medycznego (ZRM) są dostępne w „Informatorze o zawartych umowach” publikowanym w serwisie Narodowego Funduszu Zdrowia.

Rolę RES01 reguluje Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

RES02	Lotnicze Pogotowie Ratunkowe (LPR)

Podmiot leczniczy niebędący przedsiębiorcą prowadzony w formie samodzielnego publicznego zakładu opieki zdrowotnej podległy ministrowi zdrowia, zajmujący się w polskim systemie opieki zdrowotnej udzielaniem świadczeń zdrowotnych w ramach ratownictwa medycznego, w tym wykonywaniem medycznych czynności ratunkowych, oraz wykonywaniem lotniczego transportu sanitarnego. Lotnicze Pogotowie Ratunkowe powstał w 2000 roku.

Bazy LPR w Polsce noszą nazwę HEMS (ang. Helicopter Emergency Medical Service, pol. Śmigłowcowa Służba Ratownictwa Medycznego). Obecnie LPR dysponuje 21 bazami stałymi i 1 czasową, które są wyposażone w śmigłowce EC 135 P2 i EC 135 P3.Średni zasięg operacyjny śmigłowców wynosi 80 km, w którym czas skutecznego udzielenia pomocy wynosi 23 minuty (dane LPR). LPR dysponuje też dwoma samolotami Piaggio P180 (Avanti I i Avanti II) stacjonującymi na Lotnisku Chopina w Warszawie. Wykorzystywane są one głównie do szybkiego transportu pacjentów na duże odległości (maksymalny zasięg w locie IFR z 4 pasażerami do 1,407 NM/2,722 km).

LPR jest przygotowane na reagowanie na zdarzenia z dużą liczbą poszkodowanych, w przypadku. których zapotrzebowanie na medyczne działania ratownicze przekracza możliwości obecnych na miejscu zdarzenia sił i środków oraz zachodzi konieczność prowadzenia segregacji rozumianej jako ustalanie priorytetów leczniczo–transportowych. W przypadku zdarzeń masowych (np. wypadek samolotu komunikacyjnego) istnieje możliwość użycia do działań ratowniczych na miejscu zdarzenia/wezwania więcej niż jednego zespołu HEMS (śmigłowca). Dysponowanie zespołu HEMS z innych obszarów operacyjnych odbywa się poprzez zgłoszenie do

Centrum Operacyjnego LPR. Zakład może brać udział w organizacji transportu znacznej liczby poszkodowanych obywateli polskich do kraju środkami transportu nie będącymi w dyspozycji LPR.

Podstawą do przyjęcia lotniczego transportu sanitarnego jest dokładnie wypełnione pisemne zlecenie na lot, wystawione przez zlecającego, poświadczone przez dyrektora zakładu lub osobę upoważnioną i przekazane faksem do Centrum Operacyjnego LPR. Jeżeli podmiot leczniczy nie ma możliwości przesłania zlecenia faksem dopuszcza się przyjęcie zlecenia przez LPR drogą telefoniczną na nagrywanej linii: Centrum Operacyjne: fax: (22) 22 99 993, tel.: (22) 22 99 999, 22 99 998.

Oryginał zlecenia na lot wraz ze zleceniem na dalszy transport kołowy należy przekazać zespołowi LPR. Każdorazowo lekarz zlecający lotniczy transport sanitarny ma obowiązek wziąć pod uwagę stosunek ryzyka i korzyści dla zdrowia pacjenta, a w razie wątpliwości skontaktować się z dyspozytorem medycznym w Centrum Operacyjnym LPR.

Na swojej stronie internetowej www.lpr.com.pl LPR podaje m.in. następujące informacje: kto, kiedy, jak może wezwać śmigłowiec, kto ponosi koszty wezwania śmigłowca, jak wyglądają medyczne czynności ratunkowe, rozmieszczenie baz HEMS, kryptonimy i czasy dyżurów jednostek ratowniczych.

Rolę RES02 określa Ustawa z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

RES03	Samodzielne publiczne zakłady opieki zdrowotnej (SPZOZ)

Podmioty lecznicze utworzone przez jeden z poniższych podmiotów tworzących: ministra lub centralny organ administracji rządowej, wojewodę, jednostkę samorządu terytorialnego, państwową uczelnię medyczną lub państwową uczelnię prowadzącą działalność dydaktyczną i badawczą w dziedzinie nauk medycznych.

SPZOZ jak każdy podmiot leczniczy prowadzi działalność polegającą na udzielaniu świadczeń zdrowotnych. Od swoich niepublicznych odpowiedników odróżnia się tym, że stanowi w 100% własność publiczną, bez możliwości prawnej udziału podmiotów prywatnych.

Działalność SPZOZ reguluje: Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 roku o działalności leczniczej.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17		P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

RES04	Państwowa Straż Pożarna (PSP)

Do ustawowych zadań PSP w zakresie ochrony życia i zdrowia należ m.in.:

- rozpoznawanie zagrożeń pożarowych i innych miejscowych zagrożeń;
- organizowanie i prowadzenie akcji ratowniczych w czasie pożarów, klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń;
- wykonywanie pomocniczych specjalistycznych czynności ratowniczych w czasie klęsk żywiołowych lub likwidacji miejscowych zagrożeń przez inne służby ratownicze.

Jedną z komórek organizacyjnych Komendy Głównej PSP jest Krajowe Centrum Koordynacji Ratownictwa i Ochrony Ludności, które wykonuje zadania w zakresie:

- koordynowania funkcjonowania krajowego systemu ratowniczo-gaśniczego;
- opracowywania zbiorczego planu sieci podmiotów KSRG;
- koordynowania działań ratowniczych, których rozmiar i zasięg przekracza możliwości ratownicze województwa;
- organizowania i koordynowania działaniami centralnego odwodu operacyjnego;

– zapewnienia spójności oraz weryfikowania zasad organizacji ratownictwa i postępowania ratowniczego w ramach krajowego systemu ratowniczo – gaśniczego;

opiniowania projektów planów ratowniczych i analiz zabezpieczenia operacyjnego w zakresie ponad wojewódzkim. W przypadku realizacji SCEN01 (działanie w Rejonie Operacyjnym Lotniska) kierowanie działaniami ratowniczo-gaśniczymi realizowane jest przez lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą (LSRG). Jednostki PSP są w tym przypadku jedynie służbą wspomagającą działania LSRG. W celu skrócenia czasu dysponowania i zapewnienia jednolitego, optymalnego schematu działań w sytuacjach kryzysowych stworzone zostały plany dysponowania sił i środków z Jednostek Ratowniczo-Gaśniczych PSP. Plany opracowane przez lokalne komendy powiatowe i miejskie PSP są dedykowane pod dany port lotniczy na terenie kraju w przypadku wypadku lotniczego, awaryjnego lądowania statków powietrznych lub innych zdarzeń. Na przykładzie województwa mazowieckiego zestawienie sił i środków dla EPWA oparte jest na porozumieniu zawartym między Komendantem Miejskim PSP w Warszawie a Prezesem Przedsiębiorstwa Państwowego Porty Lotnicze w zakresie współdziałania jednostek PSP w przypadku zdarzeń w ruchu lotniczym.

PSP może również delegować grupy ratownicze do wykonywania czynności ratowniczo-gaśniczych poza granicami RP i tym samym udzielać wsparcia np. w SCEN03. Strażacy grupy ratowniczej na terytorium państwa obcego podlegają przepisom karnym, dyscyplinarnym i porządkowym obowiązującym w RP. Jednocześnie są obowiązani przestrzegać prawa państwa przyjmującego oraz wiążącego RP prawa międzynarodowego. Materię tę reguluje Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 11 października 2005 r. w sprawie warunków i trybu delegowania strażaków Państwowej Straży Pożarnej do pełnienia służby poza granicą państwa oraz sposobu i organizacji działania grupy ratowniczej.

Rolę RES04 reguluje Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o Państwowej Straży Pożarnej.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

RES05	Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa (Służba SAR)

W celu wykonywania zadań poszukiwania i ratowania życia na morzu tworzy się Morską Służbę Poszukiwania i Ratownictwa, zwaną dalej „Służbą SAR". Służba SAR jest państwową jednostką budżetową podległą ministrowi właściwemu do spraw gospodarki morskiej.

W skład służby SAR wchodzą:

– Morskie Ratownicze Centrum Koordynacyjne (MRCK), które organizuje i koordynuje akcje poszukiwawcze i ratownicze;
– Morskie Pomocnicze Centrum Koordynacyjne (MPCK);
– morskie statki ratownicze;
– brzegowe stacje ratownicze, w skład których wchodzą ochotnicze drużyny ratownicze.

Do zadań Służby SAR należy poszukiwanie i ratowanie każdej osoby znajdującej się w niebezpieczeństwie na morzu, bez względu na okoliczności, w jakich znalazła się w niebezpieczeństwie, przez:

– utrzymywanie ciągłej gotowości do przyjmowania i analizowania zawiadomień o zagrożeniu życia na morzu;
– planowanie, prowadzenie i koordynowanie akcji poszukiwawczych i ratowniczych;
– utrzymywanie w gotowości sił i środków ratownictwa życia na morzu;
– współdziałanie podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych z jednostkami organizacyjnymi Marynarki Wojennej, PSP, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz innymi jednostkami będącymi w stanie udzielić pomocy.;
– współdziałanie z innymi systemami ratowniczymi funkcjonującymi na obszarze kraju;
– współdziałanie z odpowiednimi służbami innych państw, w szczególności podczas akcji poszukiwawczych i ratowniczych.

Powyższe zadania Służba SAR wykonuje na podstawie „Planu akcji poszukiwawczych i ratowniczych" (Plan SAR), opracowanego zgodnie z postanowieniami Konwencji SAR.
Granice obszaru poszukiwania i ratownictwa, na którym Służba SAR wykonuje swoje zadania oraz zasady współpracy w dziedzinie ratowania życia na morzu z odpowiednimi służbami innych państw określają porozumienia zawarte z zainteresowanymi państwami.
Służba SAR wykonuje także inne zadania związane z bezpieczeństwem morskim i zwalczaniem zagrożeń i zanieczyszczeń na morzu określone przepisami odrębnych ustaw.
Przy wykonywaniu zadań ze Służbą SAR współdziałają jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, PSP, Straży Granicznej, Policji, opieki zdrowotnej oraz inne jednostki będące w stanie udzielić pomocy. Współdziałanie polega w szczególności na udzielaniu niezbędnej pomocy, zgodnie z Planem SAR.
Koszty współdziałania powyższych jednostek organizacyjnych ze Służbą SAR w akcjach poszukiwawczych i ratowniczych, w zakresie wynikającym z Planu SAR, pokrywane są z budżetu państwa.

Rolę RES05 reguluje Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie morskim.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

RES06	Lotnicze służby poszukiwania i ratownictwa (ASAR)

Do zakresu działania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR) należy poszukiwanie i ratowanie statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielanie pomocy załogom i pasażerom statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób.
Służba ASAR zapewnia poszukiwanie i ratownictwo wszystkich statków powietrznych znajdujących się w polskiej przestrzeni powietrznej oraz działa na obszarze lądowym w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego pokrywającym się z granicami odpowiadających mu rejonów informacji powietrznej.
Do zadań służby ASAR należy prowadzenie działań polegających na przeszukaniu wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określenie ich stanu oraz podejmowanie działań ratowniczych na miejscu zdarzenia, zwanych dalej "działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi", z zachowaniem uprawnień Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa (SAR) oraz innych wyspecjalizowanych służb ratowniczych.
W skład służby ASAR wchodzą następujące jednostki:
- cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC);
- lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze organizowane przez SZ RP (LZPR);
- punkty alarmowe organizowane przez służby ruchu lotniczego (PA).

Wsparcie działań służby ASAR zapewniają Naziemne Zespoły Poszukiwawczo - Ratownicze (NZPR) wydzielane przez Ministerstwo Obrony Narodowej z Wojsk Obrony Terytorialnej (WOT).

ARCC został ustanowiony na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 27 sierpnia 2015 r. w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego dla zapewniania koordynacji akcji poszukiwawczo-ratowniczych, zgodnie z postanowieniami Załącznika 12 „Poszukiwanie i ratownictwo" do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz art. 140a ust. 5 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze. Do zadań ARCC należy w szczególności:
- przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR;
- analizowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
- prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;

- nadzorowanie stanu i zdolności do podejmowania działań poszukiwawczo-ratowniczych przez jednostki służby ASAR,
- kierowanie działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych;
- bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu;
- zawiadamianie jednostek organizacyjnych Marynarki Wojennej, PSP, Straży Granicznej, Policji, Wojsk Obrony Terytorialnej, podmiotów leczniczych oraz innych podmiotów będących w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze.

Ponadto ARCC jest uprawniony do:
a) dysponowania siłami i środkami służby ASAR w zakresie niezbędnym do prowadzenia misji poszukiwawczo-ratowniczej (skład, dyslokacja oraz gotowość sił i środków służby ASAR zawarte są w Planie ASAR);
b) występowania do współdziałających jednostek organizacyjnych z wnioskiem o wydzielenie znajdujących się w ich dyspozycji sił i środków do udziału w misjach służby ASAR (skład, dyslokacja oraz gotowość sił i środków współdziałających jednostek organizacyjnych wydzielanych do udziału w akcjach służby ASAR zawarte są w Planie ASAR);
c) zapewniania funkcji narodowego poszukiwawczo-ratowniczego punktu kontaktowego (Search and Rescue Point of Contact – SPOC Polska).

Rolę punktów alarmowych (PA) pełnią organy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC). Działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzą lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, w których skład wchodzą statki powietrzne, załogi i personel pokładowy tych statków, przygotowane do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz w razie potrzeby Naziemne Zespoły Poszukiwawczo-Ratownicze (NZPR) wydzielane z WOT.

Lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze (LZPR) udostępnia Minister Obrony Narodowej z zasobów Sił Zbrojnych RP. Minister Obrony Narodowej wyposaża statki powietrzne oraz zapewnia przeszkolenie załóg i personelu pokładowego lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych w zakresie niezbędnym do wykonywania służby ASAR.
Doraźnie do działań poszukiwawczo-ratowniczych mogą być wezwane statki powietrzne służb ratowniczych oraz służb porządku publicznego, a także inne wojskowe statki powietrzne.
LZPR działają na podstawie planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Plan ASAR), określającego funkcjonowanie i bieżące zadania tych podmiotów i jednostek systemu oraz ich współdziałanie z innymi organami i jednostkami.
Działania LZPR oraz NZPR koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC).
Obszar poszukiwania jest określany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego jako obszar prawdopodobnego miejsca zdarzenia lotniczego, przebywania osób poszkodowanych w zdarzeniu lub miejsca położenia statku powietrznego, który zaginął.

Ze służbą ASAR przy wykonywaniu jej zadań obowiązane są współdziałać jednostki organizacyjne Marynarki Wojennej, Wojsk Obrony Terytorialnej, Państwowej Straży Pożarnej, Straży Granicznej, Policji, Służby SAR, podmioty lecznicze oraz inne podmioty będące w stanie udzielić pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Rolę RES06 reguluje Ustawa– Prawo lotnicze.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	
Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.										

E. Kompetencje i zadania podmiotów pozarządowych

NGO01	Jednostki samorządu terytorialnego

POWIAT

Mieszkańcy powiatu tworzą z mocy prawa lokalną wspólnotę samorządową. Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność.

Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym, między innymi w zakresie:

- ochrony zdrowia;
- pomocy społecznej;
- wspierania osób niepełnosprawnych;
- transportu zbiorowego i dróg publicznych;
- porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli;
- ochrony przeciwpowodziowej, w tym wyposażenia i utrzymania powiatowego magazynu przeciwpowodziowego;
- ochrony przeciwpożarowej;
- zapobiegania innym nadzwyczajnym zagrożeniom życia i zdrowia ludzi oraz środowiska;
- zarządzania kryzysowego (ZK).

Powiat może zawierać z organami administracji rządowej porozumienia w sprawie wykonywania zadań publicznych z zakresu administracji rządowej.

Do zadań publicznych powiatu należy również zapewnienie wykonywania określonych w ustawach zadań i kompetencji kierowników powiatowych służb, inspekcji i straży.

Na obszarze powiatu organem właściwym w sprawach ZK jest starosta jako przewodniczący zarządu powiatu. Do zadań starosty w sprawach ZK należy m.in.:

- monitorowanie, planowanie, reagowanie i usuwanie skutków zagrożeń na terenie powiatu;
- opracowywanie i przedkładanie wojewodzie do zatwierdzenia powiatowego planu ZK;
- realizacja zaleceń do powiatowych planów ZK;
- wydawanie organom gminy zaleceń i zatwierdzanie gminnego planu ZK;
- zarządzanie, organizowanie i prowadzenie szkoleń, ćwiczeń i treningów z zakresu ZK.

Powiatowe centra ZK zapewniają przepływ informacji na potrzeby zarządzania kryzysowego oraz wykonują m.in. następujące zadania:

- pełnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji na potrzeby ZK;
- współdziałanie z centrami zarządzania kryzysowego organów administracji publicznej;
- nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności;
- współpraca z podmiotami realizującymi monitoring środowiska;
- współdziałanie z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne.

Do istotnych zadań w zakresie pomocy rodzinom ofiar wypadków lotniczych należy między innymi pomoc w sprowadzeniu zwłok i szczątków z obcego państwa do Polski. W takim przypadku niezbędne jest zezwolenie polskiego starosty właściwego dla miejsca, w którym zwłoki i szczątki mają być pochowane. Procedura odbywa się w porozumieniu z właściwym inspektorem sanitarnym.

Do zadań powiatu należy także organizacja przewozu zwłok do zakładu medycyny sądowej lub najbliższego szpitala posiadającego prosektorium celem ustalenia przyczyny śmierci, jeśli zwłoki ujawniono w miejscu publicznym. W przypadku zgonu naturalnego ustalenie przyczyny śmierci następuje w trybie administracyjnym.

GMINA

Mieszkańcy gminy tworzą z mocy prawa wspólnotę samorządową. Gmina wykonuje zadania publiczne w imieniu własnym i na własną odpowiedzialność. Gmina posiada osobowość prawną. Samodzielność gminy podlega ochronie sądowej. O ustroju gminy stanowi jej statut. Do zakresu działania gminy należą wszystkie sprawy publiczne o znaczeniu lokalnym, niezastrzeżone ustawami na rzecz innych podmiotów. Do zadań własnych gminy należy m.in. zaspokajanie zbiorowych potrzeb wspólnoty.

Zadania własne obejmują między innymi sprawy:

- lokalnego transportu zbiorowego;

- ochrony zdrowia;
- pomocy społecznej, w tym ośrodków i zakładów opiekuńczych;
- porządku publicznego i bezpieczeństwa obywateli;
- ochrony przeciwpożarowej i przeciwpowodziowej, w tym wyposażenia i utrzymania gminnego magazynu przeciwpowodziowego.

Przekazanie gminie, w drodze ustawy, nowych zadań własnych wymaga zapewnienia koniecznych środków finansowych na ich realizację w postaci zwiększenia dochodów własnych gminy lub subwencji. Zadania z zakresu administracji rządowej gmina może wykonywać również na podstawie porozumienia z organami tej administracji. Gmina może wykonywać zadania z zakresu właściwości powiatu oraz zadania z zakresu właściwości województwa na podstawie porozumień z tymi jednostkami samorządu terytorialnego.

Organem właściwym w sprawach zarządzania kryzysowego na terenie gminy jest wójt, burmistrz, prezydent miasta. Do zadań wójta, burmistrza, prezydenta miasta w sprawach ZK należy:

- monitorowanie, planowanie, reagowanie i usuwanie skutków zagrożeń na terenie gminy;
- realizacja zaleceń do gminnego planu zarządzania kryzysowego;
- opracowywanie i przedkładanie staroście do zatwierdzenia gminnego planu ZK;
- szkolenia, ćwiczenia i treningi z zakresu ZK.

Wójt, burmistrz, prezydent miasta mogą tworzyć gminne (miejskie) centra ZK, które wykonują m.in. następujące zadania:

- pełnienie całodobowego dyżuru w celu zapewnienia przepływu informacji na potrzeby ZK;
- współdziałanie z centrami ZK organów administracji publicznej;
- nadzór nad funkcjonowaniem systemu wykrywania i alarmowania oraz systemu wczesnego ostrzegania ludności;
- współpraca z podmiotami realizującymi monitoring środowiska;
- współdziałanie z podmiotami prowadzącymi akcje ratownicze, poszukiwawcze i humanitarne.

W odniesieniu do zadań publicznych z zakresu administracji rządowej realizowanych przez gminy mogą one wypłacać zasiłki poszkodowanym w wypadkach lotniczych, szczególnie przy braku reakcji ze strony operatora lotniczego na zaspokojenie podstawowych potrzeb życiowych poszkodowanych.

Wnioski o przyznanie ww. zasiłków celowych można składać w ośrodkach pomocy społecznej. Zasiłki mogą być przyznawane na podstawie art. 40 ust. 1 ustawy z dnia 12 marca 2004 r. o pomocy społecznej – w związku ze zdarzeniem losowym.

Regulatory:

- Ustawa z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym;
- Ustawa z dnia 8 marca 1990r. o samorządzie gminnym;
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie;
- Ustawa z dnia 12 marca 2004r. o pomocy społecznej;
- Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym;
- Ustawa z dnia 31 stycznia 1959 r. o cmentarzach i chowaniu zmarłych.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

NGO02	**Inne podmioty lecznicze**

Ustawa z 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej wymienia inne podmioty lecznicze, takie jak:

- przedsiębiorcy w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 marca 2018 r. - Prawo przedsiębiorców (Dz.U. z 2018 r. poz. 646, 1479, 1629 i 1633) we wszelkich formach przewidzianych dla wykonywania działalności gospodarczej, jeżeli ustawa nie stanowi inaczej,
- jednostki budżetowe, w tym państwowe jednostki budżetowe tworzone i nadzorowane przez Ministra Obrony Narodowej, ministra właściwego do spraw wewnętrznych, Ministra Sprawiedliwości lub Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, posiadające w strukturze organizacyjnej ambulatorium,

ambulatorium z izbą chorych lub lekarza podstawowej opieki zdrowotnej, pielęgniarkę podstawowej opieki zdrowotnej lub położną podstawowej opieki zdrowotnej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 27 października 2017 r. o podstawowej opiece zdrowotnej (Dz.U. poz. 2217 oraz z 2018 r. poz. 1000 i 1544),
- instytuty badawcze, o których mowa w art. 3 ustawy z dnia 30 kwietnia 2010 r. o instytutach badawczych (Dz.U. z 2018 r. poz. 736 i 1669),
- fundacje i stowarzyszenia, których celem statutowym jest wykonywanie zadań w zakresie ochrony zdrowia i których statut dopuszcza prowadzenie działalności leczniczej,
- posiadające osobowość prawną jednostki organizacyjne stowarzyszeń, o których mowa w pkt 5,
- osoby prawne i jednostki organizacyjne działające na podstawie przepisów o stosunku Państwa do Kościoła Katolickiego w Rzeczypospolitej Polskiej, o stosunku Państwa do innych kościołów i związków wyznaniowych oraz o gwarancjach wolności sumienia i wyznania,
- jednostki wojskowe

w zakresie, w jakim wykonują działalność leczniczą.

Zasady prowadzenia działalności pożytku publicznego przez organizacje pozarządowe w sferze zadań publicznych oraz współpracy z organami administracji publicznej reguluje Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

Regulatory:
- Ustawa z dnia 15 kwietnia 2011 r. o działalności leczniczej;
- Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. - Prawo o stowarzyszeniach;
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

NGO03	**Polski Czerwony Krzyż (PCK)**

Jest najstarszą polską organizacją humanitarną będącą członkiem Międzynarodowego Ruchu Czerwonego Krzyża i Czerwonego Półksiężyca. Zajmuje się: udzielaniem pomocy humanitarnej w czasie klęsk i wojen, pomocą socjalną, nauką udzielania pierwszej pomocy, prowadzeniem zabezpieczeń medycznych na imprezach masowych, propagowaniem idei honorowego krwiodawstwa, rozpowszechnianiem wiedzy o międzynarodowych prawach konfliktów zbrojnych.

Do celów statutowych PCK należą m.in.: niesienie pomocy ofiarom klęsk żywiołowych lub katastrof w kraju i za granicą, działania na rzecz osób poszkodowanych w wypadkach komunikacyjnych, prowadzenie działalności w dziedzinie opieki i pomocy społecznej, przygotowywanie społeczeństwa do właściwych zachowań w przypadku wystąpienia klęski i katastrofy, realizacja innych zadań zgodnych z celami PCK, w tym zadań publicznych zleconych przez organy administracji państwowej i samorządowej.

System Ratownictwa PCK obejmuje Grupy Ratownictwa Medycznego i Grupy Ratownictwa Specjalnego, które działają wg. skoordynowanych procedur pozwalających na podjęcie działań ponadregionalnych. Obecnie system tworzą wolontariusze, z których wielu jest lekarzami lub ratownikami medycznymi. Przechodzą oni specjalistyczne szkolenia z różnych zakresów ratownictwa. Wyposażeni są w sprzęt, który jest stale unowocześniany. Coraz częściej nawiązywana jest współpraca z zawodowymi jednostkami ratowniczymi (Państwowa Straż Pożarna, Pogotowie ratunkowe itp.).

Grupy Ratownictwa PCK uczestniczą w zabezpieczeniach medycznych wielu imprez masowych. Posiadają zdolność tworzenia polowych punktów medycznych oraz patrolowania podczas imprezy przez ratowników. Ratownictwo PCK uczestniczyło w znaczących akcjach ratunkowych w Polsce, m.in. akcjach poszukiwawczych: po zawaleniu gdańskiego wieżowca (1995), po zawaleniu się hali Międzynarodowych Targów Katowickich (2006), po szkwale na Mazurach (2007).

Polski Czerwony Krzyż działa na podstawie Ustawy z dnia 16 listopada 1964 r. o Polskim Czerwonym Krzyżu.

PCK jest stowarzyszeniem krajowym Czerwonego Krzyża Rzeczypospolitej Polskiej w rozumieniu Konwencji o ochronie ofiar wojny, podpisanych w Genewie dnia 12 sierpnia 1949 r. (Dz. U. z 1956, poz. 171) i Protokołów dodatkowych do tych Konwencji.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

NGO04	**Inne jednostki ratownicze: OSP, MSM oraz podmioty uprawnione do wykonywania ratownictwa wodnego i górskiego.**

OSP – Ochotnicza Straż Pożarna **-** umundurowana, wyposażona w specjalistyczny sprzęt, organizacja społeczna, składająca się z grupy ochotników, przeznaczona w szczególności do walki z pożarami, klęskami żywiołowymi i innymi miejscowymi zagrożeniami. Zgodnie z ustawą o ochronie przeciwpożarowej, ochotnicze straże pożarne mogą zostać włączone do Krajowego Systemu Ratowniczo-Gaśniczego, współdziałając w tym zakresie z Państwową Strażą Pożarną i innymi jednostkami. Przy OSP działają Jednostki Operacyjno-Techniczne będące odpowiednikami jednostek ratowniczo-gaśniczych PSP. Skład Jednostki Operacyjno-Technicznej po zaalarmowaniu i zebraniu się w remizie, zostaje skierowany w miejsce zagrożenia i bierze bezpośredni udział w działaniach ratowniczych.

MSM - Stowarzyszenie Malta Służba Medyczna zostało powołane do życia w 1990 roku i posiada status Organizacji Pożytku Publicznego. W dniu 1 stycznia 2010 roku Malta Służba Medyczna została wpisana przez Wojewodę Małopolskiego do rejestru jednostek współpracujących z systemem Państwowego Ratownictwa Medycznego, jako społeczna organizacja, która zobowiązuje się do niesienia pomocy osobom w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego. 25 lipca 2016 roku Malta Służba Medyczna została wpisana do Rejestru Podmiotów Wykonujących Działalność Leczniczą.

Ratownictwo wodne - Istotą ratownictwa wodnego jest prowadzenie działań ratowniczych, polegających w szczególności na organizowaniu i udzielaniu pomocy osobom, które uległy wypadkowi (czyli nagłemu zdarzeniu, które wystąpiło podczas pływania, kąpania lub uprawiania sportu lub rekreacji na obszarach wodnych, którego następstwem może być naruszenie czynności narządu ciała lub rozstrój zdrowia) lub są narażone na niebezpieczeństwo utraty życia lub zdrowia na obszarze wodnym (art. 2 pkt 3 i 4 ustawy).
Zgodnie z art. 12 ust. 1 ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych, wykonywanie ratownictwa wodnego jest możliwe dopiero po uzyskaniu zgody(w postaci decyzji administracyjnej) ministra właściwego do spraw wewnętrznych na prowadzenie tego rodzaju działalności oraz wpisu do rejestru jednostek współpracujących z systemem Państwowe Ratownictwo Medyczne (PRM), o którym mowa w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.
Zgoda wygasa, jeżeli podmiot, który ją uzyskał, w terminie 6 miesięcy od dnia jej wydania, nie został wpisany do rejestru jednostek współpracujących z systemem Państwowe Ratownictwo Medyczne.

Ratownictwo górskie - Odpowiedzialność za bezpieczeństwo w górach ponosi minister właściwy do spraw wewnętrznych, organy jednostek samorządu terytorialnego, na terenie których wykonywane jest ratownictwo górskie, dyrekcja parków narodowych i krajobrazowych położonych na obszarze gór, a także osoby fizyczne, osoby prawne oraz jednostki organizacyjne nieposiadające osobowości prawnej prowadzące w górach zorganizowaną działalność w zakresie sportu, rekreacji lub turystyki.
Ratownictwo górskie mogą wykonywać podmioty, które uzyskały zgodę ministra właściwego do spraw wewnętrznych na wykonywanie ratownictwa górskiego oraz wpis do rejestru jednostek współpracujących z systemem Państwowe Ratownictwo Medyczne, o którym mowa w art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym.
Minister właściwy do spraw wewnętrznych, w drodze decyzji administracyjnej, udziela zgody, na wykonywanie ratownictwa górskiego, na wniosek podmiotu ubiegającego się o jej udzielenie. Decyzja wygasa, jeżeli

podmiot, który uzyskał zgodę, w terminie 6 miesięcy od dnia jej wydania nie został wpisany do rejestru jednostek współpracujących z systemem Państwowe Ratownictwo Medyczne.
Nadzór nad ratownictwem górskim i wodnym sprawuje minister właściwy do spraw wewnętrznych. Zadania w zakresie nadzoru Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji realizuje na podstawie zapisów ustawy o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich oraz ustawy o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych.
Regulatory:
- Ustawy z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej;
- Ustawą z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie osób przebywających na obszarach wodnych;
- Ustawa z dnia 18 sierpnia 2011 r. o bezpieczeństwie i ratownictwie w górach i na zorganizowanych terenach narciarskich;
- Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. - Prawo o stowarzyszeniach;
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

NGO05	**Stowarzyszenia rodzin poszkodowanych**

Członkowie rodziny dotknięci utratą bliskich bądź ich kalectwem w związku z wypadkiem lotniczym mogą chcieć wyrazić wolę utworzenia stowarzyszenia, aby spełnić konkretne potrzeby, takie jak dzielenie się doświadczeniami, organizowanie spotkań upamiętniających zmarłych i wymiana informacji. Chociaż instytucje rządowe oraz operator lotniczy powinny rozważyć wsparcie takich stowarzyszeń, inicjatywa utworzenia stowarzyszenia rodzin poszkodowanych musi pochodzić bezpośrednio od rodzin i ocalałych w wypadkach, a nie od państwa lub operatora lotniczego. Stowarzyszenia takie mogą oferować dostęp do wiedzy i doświadczeń z podobnych zdarzeń, reprezentować poszkodowanych bądź propagować standardy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego i wiedzę o procedurach związanych z otrzymywaniem pomocy, także na szerszym forum. Do niektórych zadań statutowych takich stowarzyszeń można zaliczyć:
- przekazywanie informacji otrzymanych z PKBWL i innych organów o postępach w badaniu wypadku;
- udzielanie pomocy prawnej, psychologicznej i finansowej;
- reprezentowanie w postępowaniach sądowych i sprawach o odszkodowania przed ubezpieczycielami;
- organizowanie konferencji przy współudziale i pod auspicjami Rzecznika Praw Obywatelskich i organów administracji rządowej;
- informowanie o zasadach korzystania z form pomocy, a także reprezentowanie poszkodowanych bądź rodzin w pozyskaniu takiej pomocy;
- zapewnienie stałego kontaktu z dostawcami pomocy.

Nawet sprawne funkcjonowanie takich stowarzyszeń nie zwalnia dostawców pomocy z wywiązywania się ze swoich obowiązków wobec wszystkich poszkodowanych.
Wykaz stowarzyszeń ofiar wypadków lotniczych jest dostępny na stronie internetowej ENCASIA (The European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities):
http://ec.europa.eu/transport/modes/air/encasia/index_en.htm
Regulatory:
- Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. - Prawo o stowarzyszeniach;
- Ustawa z dnia 24 kwietnia 2003 r. o działalności pożytku publicznego i o wolontariacie.

REALIZOWANE FORMY POMOCY

P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

F. Kompetencje i zadania podmiotów lotnictwa cywilnego

AVIA01	Operatorzy lotniczy

Niezależnie od pomocy państwa zdarzenia operator lotniczy odpowiada za szkody w przewozie pasażerów na zasadach określonych w umowach międzynarodowych ratyfikowanych przez RP, stosownie do zakresu ich stosowania.

Zgodnie z Ustawą – Prawo lotnicze postanowienia ww. umów stosuje się również do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego za szkody w przewozie międzynarodowym niepodlegającym tym umowom, a rozpoczynającym się lub kończącym na terytorium RP lub z wykonywaniem lądowania handlowego na tym terytorium oraz w przewozie lotniczym krajowym. W przypadku przyjęcia przez RP różnych umów międzynarodowych oraz zmian i uzupełnień do nich w przewozie tym stosuje się jedynie postanowienia umowy ostatnio ratyfikowanej przez RP.

Jedną z takich umów jest Konwencja o ujednostajnieniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, uzgodniona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., ustanawiająca nowe ogólne zasady w sprawie odpowiedzialności z tytułu wypadków w międzynarodowych przewozach lotniczych. Konwencja montrealska przewiduje zasadę nieograniczonej odpowiedzialności w przypadku śmierci lub uszkodzenia ciała pasażera.

Ponieważ Wspólnota Europejska podpisała Konwencję montrealską deklarując zamiar przystąpienia do tego porozumienia przez jego ratyfikację, to każdy operator lotniczy zarejestrowany w państwie Wspólnoty zobowiązany jest do pomocy poszkodowanym na podstawie przepisów Rozporządzenia (WE) NR 2027/97.

- Niniejsze rozporządzenie i Konwencja montrealska z 1999 r. wzmacniają ochronę pasażerów i osób znajdujących się na ich utrzymaniu. Przewoźnik lotniczy (operator lotniczy) Wspólnoty nie będzie mieć możliwości skorzystania z prawa zwolnienia od odpowiedzialności za śmierć pasażerów (art. 21 ust. 2 Konwencji montrealskiej), jeżeli nie udowodni, że szkody nie zostały zawinione jego zaniedbaniem lub innym bezprawnym czynem lub zaniechaniem przewoźnika lub jego pracowników albo agentów.
- Jeżeli pasażer zginął lub został ranny, przewoźnik lotniczy musi w ciągu 15 dni od ustalenia osoby uprawnionej do odszkodowania wypłacić zaliczkę na pokrycie najpilniejszych potrzeb ekonomicznych, proporcjonalnie do doznanych trudności. W przypadku śmierci zaliczka ta nie może być niższa niż 16000 SDR (Specjalnych Praw Ciągnienia), w kwocie w przeliczeniu na walutę lokalną. Wypłata zaliczki nie stanowi uznania odpowiedzialności i może stanowić rekompensatę późniejszych sum wypłaconych na podstawie odpowiedzialności ponoszonej przez przewoźnika lotniczego Wspólnoty, ale nie jest ona zwrotna, z wyjątkiem przypadku przewidzianego w art. 20 Konwencji montrealskiej lub w przypadku, gdy osoba, która otrzymała tę zaliczkę okaże się osobą nieuprawnioną do odszkodowania.
- Przewoźnik lotniczy nie może kwestionować roszczeń o odszkodowanie za szkody w wysokości do 100000 SDR (kwota w przeliczeniu na walutę lokalną). Powyżej tej kwoty przewoźnik lotniczy może bronić się przed roszczeniami przez udowodnienie, że nie dopuścił się zaniedbania lub nie zawinił w inny sposób.
- W mocy pozostają przepisy Rozporządzenia (WE) NR 2027/97. Przewoźnicy tacy, prowadzący loty do, z i wewnątrz Wspólnoty, niestosujący przepisów Wspólnoty są zmuszeni do wyraźnego i jasnego informowania o tym swoich pasażerów w momencie kupna biletu. W przypadku lotów pozawspólnotowych realizowanych przez operatorów lotniczych niepodlegających przepisom ICAO i UE, ale zrzeszonych w IATA może obowiązywać porozumienie IATA z Miami z 1996 r., które przewiduje m.in. dobrowolne poddanie się roszczeniu nie przekraczającemu 100000 SDR.
- Przepisy Rozporządzeniem (WE) NR 2027/97nie mają zastosowania do lotu krajowego, który nie jest wykonywany przez przewoźnika lotniczego posiadającego koncesję w rozumieniu Rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty.

Ponadto, operatorzy lotniczy i użytkownicy statków powietrznych są zobowiązani do zawarcia umowy ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej za szkody powstałe w związku z prowadzoną przez nich działalnością lotniczą zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia

2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych. W ramach ubezpieczenia OC przewoźnika lotniczego użytkownika ubezpieczyciel wypłaca odszkodowanie z tytułu śmierci, uszkodzenia ciała lub rozstroju zdrowia pasażera wsiadającego na pokład statku powietrznego, opuszczającego go lub znajdującego się na pokładzie. Najbliżsi członkowie rodziny w razie śmierci osoby bliskiej są uprawnieni do zwrotu kosztów leczenia i pogrzebu lub jednorazowego odszkodowania, jeżeli wskutek śmierci zmarłego nastąpiło znaczne pogorszenie ich sytuacji życiowej. Ubezpieczyciel odpowiada również za szkody wyrządzone umyślnie lub w wyniku rażącego niedbalstwa ubezpieczającego lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność. Prawo do odszkodowania wygasa, jeśli powództwo nie zostanie wytoczone w okresie 2 lat, liczonym od daty przylotu do miejsca przeznaczenia lub od dnia, w którym statek powietrzny powinien był przylecieć, lub od dnia, w którym przewóz ustał.

W zakresie pomocy poszkodowanym w trakcie bądź bezpośrednio po zakończeniu czynności ratunkowych istotne zadania operatora lotniczego formułuje Doc 9137. Ważniejsze z nich zostały wymienione poniżej.

- Przedstawiciel operatora lotniczego ma nawiązać współpracę z koordynatorem pomocy w celu koordynowania czynności, jakie ma realizować personel operatora lotniczego z dowódcą działań ratowniczych.
- Przedstawiciel operatora lotniczego dostarczy dowódcy działań ratowniczych informacje dotyczące pasażerów, składu załogi i występowania wszelkich materiałów niebezpiecznych ze wskazaniem ich rozmieszczenia. Materiały niebezpieczne obejmują materiały wybuchowe, gazy sprężone lub skroplone (które mogą być palne lub trujące), ciekłe i stałe substancje palne, substancje utleniające, trujące lub zakaźne, materiały promieniotwórcze i substancje żrące. Informacje dotyczące materiałów niebezpiecznych powinny być jak najszybciej przekazane dowódcy straży pożarnej oraz koordynatorowi medycznemu.
- Przedstawiciel operatora lotniczego uzgodni sposób przewozu osób, które nie odniosły obrażeń, z miejsca zdarzenia do wyznaczonego rejonu oczekiwania. Przewóz osób poszkodowanych ale zdolnych do samodzielnego poruszania się z miejsca wypadku jest dopuszczalny wyłącznie po skonsultowaniu z koordynatorem medycznym.
- Przedstawiciel operatora lotniczego wraz z podległym mu personelem uda się do rejonu oczekiwania dla osób, które nie odniosły obrażeń. Przedstawiciel operatora lotniczego wyznaczy z podległego mu personelu wykwalifikowanych recepcjonistów, osoby rejestrujące i koordynatorów opieki.
- Przedstawiciel operatora lotniczego w rejonie oczekiwania dla osób, które nie odniosły obrażeń, zapewni podstawową opiekę medyczną (jeżeli będzie wymagana), żywność i napoje, odzież, telefony itp.
- Recepcjoniści powinni kontaktować się z pojazdami transportowymi przybywającymi z miejsca zdarzenia i kierować pasażerów do stolików osób rejestrujących, przy których osoby te będą rejestrowane. Recepcjoniści powinni znać lokalizację punktów sanitarnych i udzielania pomocy, tj. toalet, telefonów, miejsc wydawania odzieży, wody pitnej itp.
- Osoby rejestrujące będą rejestrować nazwisko pasażera w wykazie osób i określać preferowane wymagania rezerwacyjne, tj. zakwaterowanie w hotelu, przewóz drogą powietrzną lub innymi środkami transportu itp. Osoby rejestrujące powinny sporządzić listę wszystkich osób, które należy powiadomić o stanie fizycznym/psychicznym pasażera oraz jego potencjalnych planach. Osoby rejestrujące oznaczają następnie pasażera przywieszką lub nalepką identyfikacyjną.
- Po zakończeniu rejestracji osoby rejestrujące kierują pasażerów do koordynatorów opieki.
- Operator statku powietrznego lub jego przedstawiciel powiadomi o wypadku statku powietrznego:
  a) krajowe władze licencjonujące oraz PKBWL, zgodnie z wymaganiami;
  b) Policję;
  c) służby celne, w stosownych przypadkach;
  d) Straż Graniczną, w stosownych przypadkach.

- Ponadto przedstawiciel operatora lotniczego odpowiadać będzie za wstępne zawiadomienie krewnych i bliskich.
- Informacje dla prasy przekazywane przez operatorów statków powietrznych będą przygotowywane w porozumieniu z rzecznikiem prasowym portu lotniczego i innych podmiotów uczestniczących w zdarzeniu.
- Operator lotniczy odpowiada za usunięcie wraku statku powietrznego lub unieruchomionego statku powietrznego, ale dopiero po uzyskaniu zgody władz prowadzących dochodzenie w sprawie wypadku statku powietrznego. Więcej informacji zamieszczono w Podręczniku służb lotniskowych (Doc 9137), Część 5 – Usuwanie unieruchomionego statku powietrznego.

Przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty międzynarodowe pasażerskie do lub z RP, jest obowiązany do przekazywania informacji dotyczącej pasażerów (PNR) znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, który będzie lądował na terytorium RP. Ww. obowiązku nie stosuje się do lotów pasażerskich między RP a innym państwem członkowskim UE oraz między RP a państwem trzecim traktowanym na równi z państwami UE na podstawie umowy w sprawie włączenia tego państwa we wdrożenie, stosowanie i rozwój dorobku z Schengen.

Informacja obejmuje następujące dane: 1) imię lub imiona oraz nazwisko w pełnym brzmieniu; 2) datę urodzenia; 3) numer i rodzaj dokumentu podróży; 4) obywatelstwo; 5) nazwę przejścia granicznego, w którym nastąpi przekroczenie granicy państwowej RP; 6) numer lotu; 7) datę i czas startu i lądowania statku powietrznego; 8) liczbę pasażerów statku powietrznego; 9) lotnisko wejścia pasażera na pokład statku powietrznego w celu odbycia lotu.

Przewoźnik lotniczy, na wniosek komendanta placówki Straży Granicznej, przekazuje informację o miejscu przekroczenia granicy państwowej RP przez pasażerów SP. Dane pasażerów i lotu przekazywane są do Krajowej Jednostki do spraw Informacji o Pasażerach (JIP). Choć obowiązek ten wynika z przepisów związanych z zapobieganiem, wykrywaniem i ściganiem przestępstw, to może również wpłynąć na jakość przekazywanych i przetwarzanych informacji w związku z wypadkiem lotniczym i przyspieszyć proces udzielania pomocy w zakresie potwierdzenia udziału w wypadku lotniczym osoby wymienionej w liście imiennej pasażerów (P01).

Akty prawne:
- Konwencja o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.;
- Ustawa– Prawo lotnicze;
- Rozporządzenie (WE) NR 2027/97;
- Rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych;
- Rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty;
- Rozporządzenia (UE) 2016/399 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen);
- Ustawa z dnia 9 maja 2018 r. o przetwarzaniu danych dotyczących przelotu pasażera;
- „Podręcznik Służb Portu Lotniczego” - Część 7 - Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym (Doc9137-AN/898 - wyd. II).

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

AVIA02	Operatorzy lotnisk, w tym podległe im służby

Do zadań zarządzającego lotniskiem należy m.in.:
- wykorzystywanie lotniska zgodnie z jego przeznaczeniem;
- prowadzenie eksploatacji lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów oraz sprawność obsługi użytkowników lotniska;
- utrzymywanie lotniska i jego elementów w stanie odpowiadającym obowiązującym warunkom technicznym;
- zapewnianie pomocy medycznej na lotnisku;
- udostępnianie użytkownikom lotniska informacji zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska;
- udostępnianie Prezesowi ULC informacji niezbędnych do prowadzenia ewidencji danych dotyczących ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków;
- niezwłoczne zawiadamianie Prezesa ULC oraz instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
- zorganizowanie systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników lotnisk.

Operator lotniska obowiązany jest m.in.:
- zapewniać udzielenie niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku;
- udostępnić użytkownikom lotniska informacje zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska;
- zapewniać organom administracji lotniczej wykonującym czynności służbowe na lotnisku warunki niezbędne do wykonywania tych czynności;
- niezwłocznie zawiadamiać Prezesa Urzędu oraz instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania;
- zorganizować system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska;
- koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego.

Operator lotniska użytku publicznego obowiązany jest ponadto niezwłocznie zawiadamiać zainteresowanych o wydaniu zarządzenia o zamknięciu lotniska dla ruchu lotniczego lub wprowadzeniu odpowiednich ograniczeń w jego eksploatacji, ich przyczynach i przewidywanym okresie trwania.
Operator lotniska jest obowiązany udostępnić służbom publicznym i organom administracji publicznej niezbędne obiekty i urządzenia, zaś służby publiczne i organy administracji publicznej są obowiązane pokryć koszty eksploatacji tych obiektów i urządzeń w wysokości kosztów faktycznie poniesionych z tego tytułu przez zarządzającego lotniskiem.

Operator lotniska jest obowiązany zorganizować i utrzymywać system ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska w ramach krajowego systemu ratownictwa, w związku z tym obowiązany jest w szczególności:
- opracować, z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych, plan działania w sytuacji zagrożenia uzgodniony z właściwym terenowo komendantem wojewódzkim Państwowej Straży Pożarnej - w przypadku portów lotniczych;
- zorganizować i zapewnić funkcjonowanie służby ratowniczo-gaśniczej wyposażonej w sprzęt specjalistyczny – w przypadku lotniska użytku publicznego;
- utrzymywać niezbędne środki ratownicze i przeciwpożarowe.

Lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza jest jednostką ochrony przeciwpożarowej w rozumieniu ustawy z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej.

W celu zapewnienia współpracy i przygotowania sił i środków na zagrożenia związane z transportem lotniczym operatorzy lotnisk zawierają z jednostkami samorządów lokalnych stosowne porozumienia. Oferują wsparcie

eksperckie przy opracowywaniu procedur do Planów zarządzania kryzysowego (charakterystyka zagrożeń, ocena ryzyka, opis mapy ryzyka, dane operacyjno-techniczne SP, statystyki transportowe), w zamian oczekują odpowiedniego przygotowania służb do udzielania pomocy w związku z wypadkiem lotniczym.

Operator lotniska współuczestniczy w organizowaniu opieki dla uczestników zdarzenia oraz nad członkami rodziny lub przyjaciół, którzy gromadzą się na lotniskach odlotów i przylotów. W proces ten zaangażować można także agentów biletowych, pracowników ochrony i innych pracowników portów lotniczych. Zapewnia też przekazywanie komunikatu głosowego jak również podanego na tablicy przylotów / odlotów.

Regulatory:
- Ustawa – Prawo lotnicze;
- Ustawa z dnia 24 sierpnia 1991 r. o ochronie przeciwpożarowej;
- Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 Tekst mający znaczenie dla EOG;
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Tekst mający znaczenie dla EOG.)
- Rozporządzenia (UE) 2016/399 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen);
- „Podręcznik Służb Portu Lotniczego" - Część 7 - Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym (Doc9137-AN/898 - wyd. II).

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	

Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.

AVIA03	**Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej**

Pomoc dla rodzin instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej koncentruje się na statutowych zadaniach związanych z dostarczaniem informacji o ruchu lotniczym i przekazywaniu informacji między dowódcą statku powietrznego a innymi dostawcami pomocy. W sytuacjach zagrożenia statku powietrznego, służby żeglugi powietrznej mają obowiązek skontaktować się z dyżurnym operacyjnym lotniska lub bezpośrednio z LSRG i przekazać informacje dotyczące rodzaju sytuacji zagrożenia oraz inne kluczowe informacje szczegółowe, takie jak typ statku powietrznego, ilość paliwa na pokładzie oraz miejsce zdarzenia, jeżeli jest znane. W tym celu ustanowiono służbę alarmową.

Zadaniem punktów alarmowych jest:
- zawiadamianie właściwych organizacji o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz
- współdziałanie z tymi organizacjami w razie potrzeby.

Służba alarmowa powinna być zapewniana:
- wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;
- w miarę możliwości wszystkim innym statkom powietrznym, które złożyły plan lotu lub o których organy służb ruchu lotniczego zostały zawiadomione;
- statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są obiektem aktu bezprawnej ingerencji.

W przypadku zaistnienia stanu zagrożenia statku powietrznego, gdy znajduje się on pod kontrolą organu kontroli lotniska lub organu kontroli zbliżania, organ ten powinien natychmiast zawiadomić centrum kontroli obszaru, który następnie przekazuje te informacje do służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR).

Zawiadomienie powinno zawierać następujące informacje:

- kod alarmu, zależnie od fazy/stanu zagrożenia (INCERFA - faza niepewności, ALERFA - faza alarmu, DETRESFA - faza niebezpieczeństwa);
- nazwę jednostki organizacyjnej oraz nazwisko osoby wzywającej;
- rodzaj zagrożenia;
- znaczące informacje z planu lotu;
- organ, który jako ostatni pozostawał w kontakcie ze statkiem powietrznym oraz czas i użyte środki;
- ostatni meldunek pozycyjny i sposób określenia pozycji;
- barwę i znaki szczególne statku powietrznego;
- niebezpieczne towary przewożone jako cargo;
- działania podjęte przez organ zawiadamiający;
- inne stosowne uwagi.

Wszystkie informacje przekazane służbie poszukiwania i ratownictwa lotniczego ASAR przez centrum kontroli obszaru lub centrum informacji powietrznej należy, jeśli to możliwe, przekazać także bezzwłocznie użytkownikowi statku powietrznego.
Ponadto PDSZ dla portu lotniczego może nakładać na służby ruchu lotniczego obowiązek zawiadomienia lokalnej straży pożarnej oraz stosownych organizacji zgodnie z określonymi w planie procedurami. Wstępne powiadomienie powinno obejmować podanie współrzędnych według mapy z siatką kwadratów, miejsc wyczekiwania oraz, w razie konieczności, bram wjazdowych do portu lotniczego, z których należy korzystać.
Jeżeli z uwagi na zaistniałą sytuację zagrożenia konieczne jest zamknięcie portu lotniczego, służby ruchu lotniczego powinny podjąć konieczne czynności dotyczące ruchu lotniczego, a w szczególności na lotnisku i w jego rejonie: statków powietrznych zamierzających lądować lub startować.

W następnej kolejności zostanie opublikowany NOTAM o stosownej treści (np. zamknięcie lotniska, bądź ograniczenia ze względu na obniżenie poziomu ochrony LSRG).

Regulatory:

- Ustawa– Prawo lotnicze;
- Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- „Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym” (PANS-ATM, ICAO Doc. 4444).
- „Podręcznik Służb Portu Lotniczego” - Część 7 - Planowanie działań w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym (Doc9137-AN/898 - wyd. II).

REALIZOWANE FORMY POMOCY										
P01	P02	P03	P04	P05	P06	P07	P08	P09	P10	P11
P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	P21	
Wyjaśnienie oznaczeń w Załączniku C.										

VII. HARMONIZACJA DZIAŁAŃI KOMUNIKACJA

A. Tabela realizacji pomocy (TRP)

1. W celu zharmonizowania pomocy, na podstawie znanych kompetencji dostawców pomocy oraz możliwych do zaoferowania form pomocy, stworzono macierze korelacji zadań, dostawców i odbiorców pomocy, nazywane dalej tabelami realizacji pomocy (TRP).
2. Utworzono sześć TRP dla sześciu scenariuszy:
   - Załącznik E.1 – TRP dla scenariusza SCEN 01
   - Załącznik E.2 – TRP dla scenariusza SCEN 02
   - Załącznik E.3 – TRP dla scenariusza SCEN 03
   - Załącznik E.4 – TRP dla scenariusza SCEN 04
   - Załącznik E.5 – TRP dla scenariusza SCEN 05
   - Załącznik E.6 – TRP dla scenariusza SCEN 06
3. Role dostawców pomocy zostały rozdzielone w następujący sposób:
   - [K] – koordynatorzy – zwykle wojewodowie, dbają o to by zadania podczas udzielania pomocy realizowane były zgodnie z przyjętym planem działania;
   - [KK] – koordynatorzy krajowi–ich funkcja ujawnia się gdy obszar wypadku przekracza terytorium[K], bądź jego kompetencje, lub siły lub środki [K] są niewystarczające, to rolę [K] przejmuje [KK];
   - [R] – podmioty bezpośrednio realizujące pomoc;
   - [W] – podmioty współdziałające, pomocnicze, podwykonawcy usług;
   - [N] podmioty nadzorujące działania [R] - działają samodzielnie, bądź w imieniu [K] lub [KK] i dbają by działania [R] nie wykraczały poza ich kompetencje, a udzielanie pomocy nie zakłóciło realizacji zadań ustawowych lub statutowych. W razie potrzeby udzielają wsparcia.

B. Schemat i kolejności powiadamiania

1. Schematy przebiegu procedury powiadamiania mają pomóc w szybkim komunikowaniu się w czasie sytuacji zagrożenia.
2. Schematy te zawierają wszystkie istotne numery telefonów.
3. Opracowano oddzielne schematy dla każdego scenariusza.
4. Numery telefonów będą weryfikowane raz na kwartał. W przypadku jakichkolwiek zmian będą publikowane uaktualnione listy numerów.
5. Każdy schemat przebiegu procedury powiadamiania będzie drukowany na jednej karcie i opatrzony datą, tak aby w razie zmiany informacji konieczne było ponowne opublikowanie tylko jednej strony.
6. Schemat i kolejność powiadamiania dostawców pomocy zamieszczono w załączniku F:
   - Załącznik F.1 – schemat powiadamiania dla scenariusza SCEN 01
   - Załącznik F.2 – schemat powiadamiania dla scenariusza SCEN 02
   - Załącznik F.3 – schemat powiadamiania dla scenariusza SCEN 03
   - Załącznik F.4 – schemat powiadamiania dla scenariusza SCEN 04
   - Załącznik F.5 – schemat powiadamiania dla scenariusza SCEN 05
   - Załącznik F.6 – schemat powiadamiania dla scenariusza SCEN 06

C. Zasady wymiany informacji

1. W relacjach operator lotniczy – odbiorca pomocy

operatorzy lotniczy:

- Uruchomią infolinię dla poszkodowanych i rodzin.
- Uruchomią dedykowaną stronę internetową albo wyraźnie wydzielą panel informujący o wypadku i podejmowanych czynnościach na oficjalnej stronie internetowej (jeśli to możliwe, to także w językach ojczystych osób poszkodowanych).

- Utworzą zbiory często zadawanych pytań i odpowiedzi (FAQ) w zakresie pomocy poszkodowanym, i zamieści je na stronie internetowej w celu udzielania pomocy bez konieczności angażowania dodatkowych osób.
- Podejmą współpracę z mediami w celu publikowania informacji o uruchomionych kanałach informacyjnych.
- Wyznaczą osoby do bezpośrednich kontaktów i asysty poszkodowanym i przedstawicielom rodzin.
- Na życzenie przekażą dane kontaktowe do koordynatorów pomocy i potwierdzonych ośrodków pomocy.
- Nie będą podawać kontaktów do służb ratunkowych i komisji badających wypadek.

2. W relacjach operator lotniska – odbiorca pomocy

Operatorzy lotnisk:

- Wyświetlą stosowną informację w hali przylotów (jeśli to możliwe, to także w językach ojczystych osób poszkodowanych).
- Uruchomią dedykowaną stronę internetową albo wyraźnie wydzielą panel informujący o wypadku i podejmowanych czynnościach na oficjalnej stronie internetowej (jeśli to możliwe, to także w językach ojczystych osób poszkodowanych).
- Utworzą zbiory często zadawanych pytań i odpowiedzi (FAQ) w zakresie pomocy poszkodowanym, i zamieszczą je na stronie internetowej w celu udzielania pomocy bez konieczności angażowania dodatkowych osób.
- Podejmą współpracę z mediami w celu publikowania informacji o uruchomionych kanałach informacyjnych.
- Wyznaczą osoby do bezpośrednich kontaktów i asysty poszkodowanym i przedstawicielom rodzin.
- Na życzenie przekażą dane kontaktowe do koordynatorów pomocy i potwierdzonych ośrodków pomocy.
- Nie będą podawać kontaktów do służb ratunkowych i komisji badających wypadek.

3. W relacjach dostawca pomocy – dostawca pomocy:
   - W celu skutecznego komunikowania się stworzono wykaz telefonów, adresów poczty internetowej i adresów siedzib dostawców pomocy.
   - W wykazie zamieszczono dane instytucji w porządku przyjętej systematyki, jak w VI.A.
   - Do szybkiego powiadamiania stworzono schematy powiadamiania, o których mowa w VII.B
   - Dane teleadresowe będą weryfikowane raz na kwartał. W przypadku jakichkolwiek zmian będą publikowane uaktualnione wykazy.
   - Każdy wykaz będzie drukowany na jednej kartce i opatrzony datą, tak aby w razie zmiany informacji konieczne było ponowne opublikowanie tylko jednej strony.
   - Wykaz teleadresowy dostawców pomocy zamieszczono w Załączniku G.
4. W relacjach dostawca pomocy – media:
   - Komunikacja odbywa się za pośrednictwem służb prasowych / rzeczników prasowych.
   - Podstawowe zasady kontaktów rzeczników z mediami zawarto w VII.D

D. Podstawowe zasady kontaktów z mediami

1. Za przekazywanie mediom informacji dotyczących wypadku lotniczego i udzielanej w tym zakresie pomocy poszkodowanym odpowiada:
   - kierownik odpowiedzialny, rzecznik prasowy operatora lub odpowiedzialna osoba reprezentująca operatora lotniczego statku powietrznego uczestniczącego w wypadku;
   - rzecznik prasowy wyznaczony przez władzę rządową odpowiedzialną za kierowanie działaniem (koordynator pomocy);
   - rzecznik prasowy wyznaczony przez władze portu lotniczego (wyjściowego i/lub docelowego).

2. Informacje dla mediów będą przygotowywane w porozumieniu między ww. rzecznikami lub osobami upoważnionymi oraz w porozumieniu z innymi istotnymi podmiotami uczestniczącymi w zdarzeniu.
3. Dostęp do miejsc odpraw informacyjnych lub wyznaczonych rejonów oczekiwania dla prasy oraz możliwość dowiezienia na miejsce zdarzenia będą mogli mieć tylko dziennikarze prasowi i samodzielni reporterzy/fotografowie legitymujący się ważną legitymacją prasową.
4. Obowiązuje bezwzględny zakaz dopuszczania przedstawicieli mediów lub innego personelu nie biorącego udziału w akcji ratowniczej lub badaniu wypadku lotniczego na teren obszaru chronionego (poza taśmę), do czasu zakończenia czynności służbowych.
5. Umożliwienie wejścia na teren chroniony po zakończeniu akcji ratowniczej i czynności dochodzeniowych/badawczych, będzie możliwe za zgodą kierującego akcją ratowniczą i czynnościami dochodzeniowymi/badawczymi.
6. Ponadto operatorzy lotniczy i operatorzy lotnisk oraz koordynatorzy pomocy powinni posiadać wewnętrzne procedury komunikacji z mediami, które będą zawierać:
   - Podległość osoby upoważnionej do kontaktu z mediami.
   - Zakres kompetencji osoby upoważnionej do kontaktu z mediami.
   - Rodzaj oraz zasady przekazywania informacji na zewnątrz.
   - Sposoby pozyskiwania informacji przez osobę upoważnioną do kontaktu z mediami.
   - Zasady powoływania centrum prasowego i organizowania konferencji prasowej.
   - Procedury działania w przypadku dużej liczby zapytań o informacje.
   - Zasady wyznaczenia osób wspomagających rzecznika prasowego, do współpracy z urzędnikami i organami państwowymi.

E. Plany pomocy

1. Jednakowe egzemplarze KPP otrzymują koordynatorzy pomocy.
2. Koordynatorzy pomocy przygotują wypisy z KPP dla pozostałych dostawców pomocy.
3. Operatorzy lotniczy i operatorzy lotnisk opracowują własne plany zawierające elementy jak we wzorze – Załącznik H.

F. Ewidencjonowanie czynności

1. Czynności związane z realizacją pomocy poszkodowanym będą odnotowywane na bieżąco..
2. Na koniec każdego dnia, w okresie udzielania pomocy dostawcy pomocy, oznaczeni jako realizatorzy (R) sporządzą raport dzienny, który prześlą do koordynatora (K) lub (KK).
3. Wzór raportu dziennego zawiera Załącznik I.
4. Na koniec działań związanych z pomocą, po decyzji koordynatora (K), realizatorzy (R) sporządzą raport dzienny, który prześlą do koordynatora (K).
5. Wzór raportu po zakończeniu działań zawiera Załącznik J.

Strona wolna

VIII. AUDYTY PLANÓW POMOCY SPORZĄDZONYCH PRZEZ PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH[2]

A. Podmioty objęte audytem
Przewoźnicy lotniczy zarejestrowani w Polsce.
B. Czynności audytowe
Audyty planów pomocy sporządzonych przez przewoźników lotniczych zarejestrowanych w Polsce corocznie przeprowadza minister właściwy do spraw transportu lub zleca ich przeprowadzenie jednostkom akredytowanym.
C. Cel i kryteria audytu
Celem audytu jest niezależne i udokumentowane potwierdzenie spełnienia wymagań odpowiednio wynikających w szczególności z przepisów: Załącznika 9 ICAO, rozporządzenia UE 996/2010 i niniejszego KPP, stanowiących źródła kryteriów w zakresie: ustanowienia, uzgodnienia[3] i wdrożenia, ciągłego zapewnienia aktualności i utrzymywania gotowości do realizacji planów pomocy oraz ich ciągłego doskonalenia.
D. Działania poaudytowe
Minister właściwy do spraw transportu na podstawie otrzymanych raportów z przeprowadzonych audytów określa konieczne do zrealizowania przez przewoźników lotniczych działania naprawcze i korygujące oraz adekwatnie aktualizuje niniejszy KPP.

[2] Do przeprowadzenia czynności audytowych niezbędna będzie zmiana prawa krajowego, opisująca zakres i sposób prowadzenia audytu gdyż obecne regulacje nie precyzują zagadnienia audytowania KPP. Prowadzone aktualnie audyty w zakresie Safety Management Manual (SMM), w tym ERP (Eemergency Response Plan), które są tematycznie zbliżone do niektórych zagadnień ujętych w KPP, wykonywane są w oparciu o Rozporządzenie 965/2012. Jednak przepisy 965/2012 są lakoniczne, dotyczą głównie kształtu i zawartości ERP (nie ujmują KPP) przez co nie pozwalają na szczegółowe sprecyzowanie zagadnień audytowanych. Ocena zgodności wymagań ze stanem faktycznym dokonywana jest na zasadzie badania kompletności koncepcji operatora i spójności z ERP i SMM. Ostateczną formę tego rozdziału, zgodną ze standardami ICAO, tj. obejmującą także audyt zarządzających portami lotniczymi, można będzie przyjąć dopiero po niezbędnej zmianie ustawy Prawo lotnicze w zakresie pomocy ofiarom wypadków lotniczych.

[3] Plany pomocy przewoźników, będą opierały się na współpracy z zarządzającymi lotniskami, jednostkami organizacji pomocy społecznej, prasą, wolontariuszami, etc. Uwzględnienie w audytach kwestii uzgodnień umożliwi rozszerzenie zakresu audytów o te podmioty, bez formalnego naruszania ograniczenia do przewoźników lotniczych, wynikającego z art. 21. Ust. 2. UE 996/2010.

IX. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

Załącznik A - Wykaz dostawców pomocy
Załącznik B - Wykaz odbiorców pomocy
Załącznik C - Wykaz form pomocy
Załącznik D - Wykaz scenariuszy
Załącznik E.1 - Tabela realizacji pomocy - SCEN01
Załącznik E.2 - Tabela realizacji pomocy - SCEN02
Załącznik E.3 - Tabela realizacji pomocy - SCEN03
Załącznik E.4 - Tabela realizacji pomocy - SCEN04
Załącznik E.5 - Tabela realizacji pomocy - SCEN05
Załącznik E.6 - Tabela realizacji pomocy - SCEN06
Załącznik F.1 - Schemat kolejności powiadamiania - SCEN01
Załącznik F.2 - Schemat kolejności powiadamiania - SCEN02
Załącznik F.3 - Schemat kolejności powiadamiania - SCEN03
Załącznik F.4 - Schemat kolejności powiadamiania - SCEN04
Załącznik F.5 - Schemat kolejności powiadamiania - SCEN05
Załącznik F.6 - Schemat kolejności powiadamiania - SCEN06
Załącznik G - Wykaz teleadresowy instytucji
Załącznik H - Obowiązkowe elementy planu pomocy poszkodowanym
Załącznik I - Wzór raportu dziennego
Załącznik J - Wzór raportu po zakończeniu działań
Załącznik K - Listy kontrolne
Załącznik L - Często zadawane pytania (FAQ)
Załącznik M - Lista skrótów i akronimów

Koniec dokumentu