

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2012 r.

**w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego**

Na podstawie art. 104 ust. 1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**  
**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wzory licencji i świadectw kwalifikacji;
- 2) uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji i świadectw kwalifikacji;
- 3) szczegółowe wymagania dla poszczególnych rodzajów licencji i świadectw kwalifikacji, dotyczące kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki;
- 4) szczegółowe warunki i sposób:
  - a) wydawania, przedłużania, wznawiania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień,
  - b) uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania i przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa,
  - c) uzyskiwania i sprawdzania kwalifikacji lotniczych,
  - d) prowadzenia rejestru personelu lotniczego,
  - e) prowadzenia szkolenia lotniczego;
- 5) szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji w zakresie specjalności kontrolera ruchu lotniczego, praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, informatora służby informacji powietrznej oraz informatora lotniskowej służby informacji powietrznej.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) AFIS – (*Aerodrome Flight Information Service*) – rozumie się przez to lotniskową służbę informacji powietrznej;
- 2) ATC – (*Air Traffic Control*) – rozumie się przez to służbę kontroli ruchu lotniczego;
- 3) ATS – (*Air Traffic Services*) – rozumie się przez to służby ruchu lotniczego;
- 4) egzaminatorze państwowym – rozumie się przez to członka komisji egzaminacyjnej, o której

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

mowa w art. 99 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

- 5) egzaminie państwowym – rozumie się przez to egzamin składający się z części teoretycznej i praktycznej, złożony przed komisją egzaminacyjną zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 99 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 6) FIS – (*Flight Information Service*) – rozumie się przez to służbę informacji powietrznej;
- 7) ICAO – rozumie się przez to Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 8) informatorze AFIS – (*AFISO Aerodrome Flight Information Service Officer*) – rozumie się przez to informatora lotniskowej służby informacji powietrznej;
- 9) informatorze FIS – (*FISO Flight Information Service Officer*) – rozumie się przez to informatora służby informacji powietrznej;
- 10) instruktorze OJT (*On-the-Job Training*) – rozumie się przez to instruktora szkolenia operacyjnego;
- 11) instruktorze OST (*On-the-Simulator Training*) – rozumie się przez to instruktora szkolenia na symulatorze;
- 12) jednostce – rozumie się przez to organ, w którym zapewniana jest służba ruchu lotniczego;
- 13) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – rozumie się przez to Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>);
- 14) licencjach – rozumie się przez to licencję kontrolera ruchu lotniczego oraz licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego;
- 15) orzeczeniu lotniczo-lekarskim – rozumie się przez to orzeczenie o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 16) ośrodku – rozumie się przez to certyfikowaną organizację szkoleniową personelu ATS będących samodzielną organizacją lotniczą albo stanowiących część składową innego podmiotu (*CAPTO – Certified ATS Personnel Training Organization*);
- 17) OJTI – (*On-the-Job Training Instructor Endorsement*) – rozumie się przez to uzupełniające uprawnienie instruktorskie wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji i stanowiące ich część, określające uprawnienia do prowadzenia szkolenia operacyjnego;
- 18) OSTI – (*On-the-Simulator Training Instructor Special Endorsement*) – rozumie się przez to uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego wpisane do licencji lub świadectwa kwalifikacji i stanowiące ich część, określające uprawnienia do prowadzenia szkolenia na symulatorze;
- 19) personelu ATS – rozumie się przez to członków personelu lotniczego posiadających licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, licencję kontrolera ruchu lotniczego, świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej lub świadectwo kwalifikacji informatora

---

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- lotniskowej służby informacji powietrznej;
- 20) poziomie 4 operacyjnym – rozumie się przez to poziom biegłości językowej ustalony według skali klasyfikacji podanej w Dodatku A Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
  - 21) poziomie 6 biegłym – rozumie się przez to poziom biegłości językowej ustalony według skali klasyfikacji podanej w Dodatku A Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
  - 22) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
  - 23) prowadzącym szkolenie – rozumie się przez to ośrodek lub instruktora szkolenia operacyjnego nadzorującego praktykę na lotnisku niekontrolowanym, na którym zapewniana jest certyfikowana lotniskowa służba informacji powietrznej;
  - 24) rozporządzeniu nr 216/2008 – rozumie się przez to rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.);
  - 25) rozporządzeniu nr 805/2011 – rozumie się rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 206 z 11.08.2011, str. 21);
  - 26) Specyfikacji EUROCONTROL – rozumie się przez to Specyfikację EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego wprowadzoną do stosowania rozporządzeniem na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
  - 27) świadectwie AFIS – rozumie się przez to świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej;
  - 28) świadectwie FIS – rozumie się przez to świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej;
  - 29) świadectwach kwalifikacji – rozumie się przez to świadectwo FIS oraz świadectwo AFIS;
  - 30) świadectwie operatora urządzeń radiowych – rozumie się przez to świadectwo operatora urządzeń radiowych w służbie radiokomunikacyjnej lotniczej, wydane na podstawie art. 150 ust. 4 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. Nr 171, poz. 1800, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
  - 31) uprawnieniu – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji albo świadectwa kwalifikacji lub związane z licencją albo świadectwem kwalifikacji i stanowiące ich część, określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do takiej licencji albo świadectwa kwalifikacji;

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 163, poz. 1362 i Nr 267, poz. 2258, z 2006 r. Nr 12, poz. 66, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 170, poz. 1217, Nr 220, poz. 1600, Nr 235, poz. 1700 i Nr 249, poz. 1834, z 2007 r. Nr 23, poz. 137, Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 556, z 2008 r. Nr 17, poz. 101 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 11, poz. 59, Nr 18, poz. 97 i Nr 85, poz. 716, z 2010 r. Nr 81, poz. 530, Nr 86, poz. 554, Nr 106, poz. 675, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 229, poz. 1499 i Nr 238, poz. 1578, z 2011 r. Nr 102, poz. 586 i 587, Nr 134, poz. 779, Nr 153, poz. 903, Nr 171, poz. 1016, Nr 233, poz. 1381 i Nr 234, poz. 1390 oraz z 2012 r. poz. 908.

- 32) uprawnieniu FIS – (*Flight Information Service Rating*) – rozumie się przez to uprawnienie obszarowej służby informacji powietrznej;
- 33) uprawnieniu RIS – (*Radar Information Service Rating*) – rozumie się przez to uprawnienie radarowej obszarowej służby informacji powietrznej;
- 34) uprawnieniu uzupełniającym – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do stosownego uprawnienia;
- 35) uprawnieniu uzupełniającym w jednostce – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego, świadectwa kwalifikacji informatora FIS albo informatora AFIS i stanowiące ich część, określające oznaczenie lokalizacji, o którym mowa w pkt 1.9 tomu II Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, oraz sektory lub stanowiska pracy, na których posiadacz licencji albo świadectwa kwalifikacji jest uprawniony do pracy;
- 36) uprawnieniu uzupełniającym w zakresie języka – rozumie się przez to upoważnienie wpisane do licencji albo świadectwa kwalifikacji i stanowiące ich część, określające biegłość językową posiadacza;
- 37) ustawie – rozumie się przez to ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 38) Załączniku 1 – rozumie się przez to Załącznik 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

§ 3. Do szkoleń w jednostce określonych w § 33 ust. 1 pkt 2 dla praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego oraz kontrolerów ruchu lotniczego, w zakresie nieuregulowanym, stosuje się normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 1.

§ 4. 1. Prezes Urzędu zawiadamia ICAO o różnicach zachodzących między przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a międzynarodowymi normami, w rozumieniu art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zawartymi w Załączniku 1, oraz wprowadzanymi do niego zmianami.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, są publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

## **Rozdział 2**

### **Szczegółowe warunki i sposób wydawania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień**

§ 5. Prezes Urzędu wydaje:

- 1) licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego wraz z wpisywanymi do niej uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w rozdziale 8.
- 2) licencję kontrolera ruchu lotniczego wraz z wpisywanymi do niej uprawnieniami kandydatowi,

który spełnił wymagania określone w rozdziale 9.

- 3) świadectwo FIS wraz z wpisywanymi do niego uprawnieniami kandydatowi, który spełnił wymagania określone w rozdziale 10.
- 4) świadectwo AFIS kandydatowi, który spełnił wymagania określone w rozdziale 11.

§ 6. 1. Licencję, świadectwo kwalifikacji lub dodatkowe uprawnienia wydaje się na wniosek złożony w sposób określony w art. 63 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz.1071, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

2. Zakresy wpisów do licencji i świadectw kwalifikacji przy pierwszym wydaniu tych dokumentów określają przepisy rozdziału 8-11.

3. Skrótów nazw uprawnień wpisywanych do licencji i świadectw kwalifikacji określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

4. Warunki wydania dodatkowych uprawnień do licencji kontrolera ruchu lotniczego i świadectw kwalifikacji określają przepisy rozdziału 9-11.

§ 7. 1. Terminy ważności licencji i świadectw kwalifikacji określają przepisy rozdziału 8-11.

§ 8. 1. Licencje i świadectwa kwalifikacji personelu ATS podlegają wymianie:

- 1) po uzyskaniu uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego, uprawnienia uzupełniającego w jednostce, OJTI albo OSTI;
- 2) po przedłużeniu, utracie, przywróceniu ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka;
- 3) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnień, o których mowa w pkt 1, które uprzednio nie były wpisane do licencji albo świadectwa kwalifikacji;
- 4) po przywróceniu ważności licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub wpisanego do niej uprawnienia;
- 5) w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji albo świadectwa kwalifikacji;
- 6) w razie sprostowania błędu;
- 7) po zapełnieniu miejsc na wpisy;
- 8) w razie uszkodzenia druku licencji lub świadectwa kwalifikacji.

2. Wymiany licencji lub świadectwa kwalifikacji dokonuje się na wniosek złożony do Prezesa Urzędu albo z urzędu.

3. W przypadku utraty lub zniszczenia druku licencji albo świadectwa kwalifikacji, jest wydawany duplikat znajdującego się w teczce osobowej członka personelu ATS dokumentu, uaktualniony w zakresie ważności uprawnień, o których mowa odpowiednio w przepisach rozdziału 8-

---

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 49, poz. 509, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, Nr 153, poz. 1271 i Nr 169, poz. 1387, z 2003 r. Nr 130, poz. 1188 i Nr 170, poz. 1660, z 2004 r. Nr 162, poz. 1692, z 2005 r. Nr 64, poz. 565, Nr 78, poz. 682 i Nr 181, poz. 1524, z 2008 r. Nr 229, poz. 1539, z 2009 r. Nr 195, poz. 1501 i Nr 216, poz. 1676, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 167, poz. 1131, Nr 182, poz. 1228 i Nr 254, poz. 1700, z 2011 r. Nr 6, poz. 18, Nr 34, poz. 173, Nr 106, poz. 622 i Nr 186, poz. 1100 oraz z 2012 r. poz. 1101.

11, w oparciu o znajdujące się w teczce protokoły ze sprawdzenia wiedzy i umiejętności oraz inne dokumenty dotyczące posiadanych ograniczeń.

4. W licencji lub świadectwie kwalifikacji wydanym w wyniku wymiany wpisuje się uprawnienia posiadane przez członka personelu ATS ważne w dniu wydania tej licencji lub świadectwa kwalifikacji.

5. Członek personelu ATS w przypadkach, o którym mowa w ust. 1, zwraca Prezesowi Urzędu podlegający wymianie dokument licencji albo świadectwa kwalifikacji.

§ 9. Członek personelu ATS, któremu Prezes Urzędu, w przypadkach określonych w art. 6 rozporządzenia nr 805/2011 lub art. 100 ust.1 ustawy, zawiesił:

- 1) uprawnienie:
  - a) nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z tego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego w jednostce z nim związanego, z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest nadzorowany przez instruktora OJT, posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej ATS,
  - b) może wykonywać czynności związane z uprawnieniem, które nie stanowi przedmiotu zawieszenia;
- 2) uprawnienie uzupełniające:
  - a) nie może korzystać z przywilejów wynikających z tymczasowo zawieszono uprawnienia uzupełniającego lub jakiegokolwiek innego uprawnienia uzupełniającego w jednostce związanego z tym uprawnieniem uzupełniającym, za wyjątkiem sytuacji kiedy jest zapewniany nadzór instruktora OJT posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej służby ATC,
  - b) może dalej korzystać z przywilejów związanych z uprawnieniem uzupełniającym, które nie stanowi przedmiotu tymczasowego zawieszenia;
- 3) uprawnienie uzupełniające w jednostce:
  - a) nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z tego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest nadzorowany przez instruktora OJT, posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej ATS,
  - b) może wykonywać czynności lotnicze związane z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce, które nie stanowią przedmiotu tymczasowego zawieszenia;
- 4) OJTI, nie wykonuje czynności lotniczych z niego wynikających, jak również z OSTI;
- 5) uprawnienie uzupełniające w zakresie języka:
  - a) nie zapewnia ATS, nawet pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego,
  - b) może wykonywać czynności lotnicze związane z OSTI, jeżeli takie posiada,
  - c) może wykonywać czynności lotnicze po ponownym zdaniu egzaminu państwowego sprawdzającego biegłość językową w zakresie określonym w art. 13 ust. 3 rozporządzenia nr 805/2011 dla praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego lub w przepisach rozdziału 10 i 11 odpowiednio dla informatorów FIS i informatorów AFIS.

§ 10. W przypadku zawieszenia uprawnienia wpisanego do licencji lub świadectwa kwalifikacji, posiadacz licencji albo świadectwa kwalifikacji niezwłocznie przekazuje dokument licencji albo świadectwa kwalifikacji Prezesowi Urzędu, w celu dokonania wpisu o zawieszeniu danego uprawnienia.

§ 11. Zawieszając licencję, świadectwo kwalifikacji lub uprawnienia:

- 1) określa się okres zawieszenia;
- 2) można określić warunki przywrócenia zawieszonych licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnień.

§ 12. 1. Zawieszoną licencję, świadectwo kwalifikacji lub uprawnienia przywraca się na wniosek zainteresowanego członka personelu ATS, jeżeli upłynął okres zawieszenia lub zostały spełnione warunki przywrócenia zawieszonych licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnień.

2. Do wniosku dołącza się kopię ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego odpowiedniej klasy oraz dokumenty potwierdzające spełnienie warunków przywrócenia zawieszonych licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnień, jeżeli zostały określone.

§ 13. 1. Jeżeli członek personelu ATS nie spełni warunków przywrócenia licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnień, Prezes Urzędu cofa zawieszoną licencję, świadectwo kwalifikacji lub zawieszone uprawnienia.

2. Cofając licencję, świadectwo kwalifikacji lub uprawnienia, Prezes Urzędu może określić warunki ich ponownego wydania.

3. Członek personelu ATS, którego uprawnienia zostały cofnięte, nie może zapewniać służb ruchu lotniczego związanych z tymi uprawnieniami.

4. Członek personelu ATS, którego licencja lub świadectwo kwalifikacji zostało cofnięte, nie może zapewniać służb ruchu lotniczego.

§ 14. Osoba, której licencja lub świadectwo kwalifikacji zostało cofnięte lub zawieszona, niezwłocznie przekazuje je, za pokwitowaniem, Prezesowi Urzędu, chyba że licencja lub świadectwo kwalifikacji zostały już uprzednio zatrzymane przez Prezesa Urzędu lub inny uprawniony organ państwowy.

### **Rozdział 3**

**Szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania i przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa**

§ 15. Przepisy niniejszego rozdziału stosuje się do dokumentów równoważnych licencjom lub

świadcetwom kwalifikacji personelu ATS, wydanym przez właściwy organ lub uprawniony podmiot państwa obcego.

**§ 16.** Uznanie licencji praktykanta – kontrolera oraz kontrolera wraz ze związanymi z nimi uprawnieniami, uprawnieniami uzupełniającymi oraz uprawnieniami uzupełniającymi w zakresie języka wydanej w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej lub państwie członkowskim Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stronie umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym, odbywa się zgodnie z art. 29 rozporządzenia nr 805/2011.

**§ 17.** 1. Osoba ubiegająca się o uznanie licencji albo świadectwa kwalifikacji członka personelu ATS, wydanych przez właściwy organ państwa innego niż określone w § 16, zwanych dalej „obcą licencją”, składa wniosek wraz z kserokopią obcej licencji, okazując jej oryginał w celu poświadczenia zgodności.

2. Prezes Urzędu może żądać od osoby, o której mowa w ust. 1, okazania dokumentu przebiegu praktyki lotniczej, jeżeli:

- 1) obca licencja jest wydana niezgodnie z normami Załącznika 1, albo
- 2) obca licencja została wydana w państwie, z którym Rzeczpospolita Polska nie zawarła umowy międzynarodowej o uznawaniu licencji członków personelu lotniczego.

3. W przypadkach, o których mowa w ust. 2, Prezes Urzędu może odmówić uznania obcej licencji, jeżeli przepisy, zgodnie z którymi została wydana, ustanawiają wymagania łagodniejsze niż wynikające z prawa polskiego.

4. Przepisu ust. 3 nie stosuje się, jeżeli osoba ubiegająca się o uznanie obcej licencji wyrazi zgodę na poddanie się sprawdzeniu wiedzy i umiejętności przed komisją egzaminacyjną. W takim przypadku Prezes Urzędu wyznacza termin egzaminu państwowego oraz określa jego zakres.

**§ 18.** Warunkiem uznania obcej licencji oraz korzystania z niej jest:

- 1) posiadanie orzeczenia lotniczo-lekarskiego, spełniającego co najmniej jeden z następujących warunków:
  - a) zostało wydane przez państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederację Szwajcarską lub państwo członkowskie Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – stroną umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym,
  - b) zostało wydane przez państwo, z którym Rzeczpospolita Polska zawarła umowę o uznawaniu orzeczeń lotniczo-lekarskich,
  - c) zostało wydane zgodnie z art. 106 ust. 1 ustawy;
- 2) posiadanie ważnych uprawnień, które odpowiadają uprawnieniom wpisywanym do polskich licencji i świadectw kwalifikacji personelu ATS.

**§ 19.** 1. Uznanie obcej licencji członka personelu ATS wraz z wpisanymi do niej uprawnieniami upoważnia jej posiadacza do:



- 1) przystąpienia do egzaminu państwowego sprawdzającego biegłością językową w zakresie języka polskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym, zarówno w zakresie frazeologii, jak i języka potocznego;
- 2) odbycia szkolenia lotniczego w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie niezbędnym do przyznania uprawnienia uzupełniającego w jednostce.

2. W celu przyznania uprawnienia uzupełniającego w jednostce, Prezes Urzędu określa odpowiednią jednostkę, sektor lub stanowisko pracy, na które prowadzący szkolenie opracuje i przedstawi do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu, plan szkolenia w jednostce, uwzględniając we właściwy sposób nabytą wiedzę, umiejętności i doświadczenie kandydata.

**§ 20.** 1. Uznanie obcej licencji członka personelu ATS wydaje się na okres:

- 1) nie dłuższy niż do dnia upływu terminu jej ważności, jeżeli w licencji określono taki termin, lub
- 2) odbycia przez niego szkolenia do uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce, określony w planie szkolenia w jednostce, o którym mowa w § 19 ust. 2

– w zależności od tego, który z nich jest krótszy.

2. Prezes Urzędu stwierdza uznanie obcej licencji przez wydanie świadectwa uznania obcej licencji.

**§ 21.** Obcą licencję członka personelu ATS wymienia się na wydawaną przez Prezesa Urzędu licencję lub świadectwo kwalifikacji członka personelu ATS po spełnieniu warunków, o których mowa w § 19, oraz pozytywnym zaliczeniu części praktycznej egzaminu państwowego.

**§ 22.** 1. Prezes Urzędu może:

- 1) cofnąć albo zawiesić uznanie obcej licencji lub uprawnienia wynikającego z licencji w przypadkach, o których mowa w art. 100 ustawy;
- 2) cofnąć albo zawiesić obcą licencję lub uprawnienie wynikające z licencji, jeżeli takie prawo wynika z wiążącej Rzeczpospolitą Polską umowy międzynarodowej lub przepisów międzynarodowych.

2. Do cofnięcia, zawieszenia oraz przywrócenia uznania obcej licencji członka personelu ATS i uprawnienia z niej wynikającego stosuje się odpowiednio przepisy § 9-14.

## **Rozdział 4**

### **Szczegółowe warunki i sposób sprawdzania, przedłużania, wznawiania i przywracania kwalifikacji lotniczych**

**§ 23.** Sprawdzanie wiedzy i umiejętności lotniczych kandydatów na członków personelu ATS i członków personelu ATS przeprowadza się:

- 1) w procesie szkolenia lotniczego teoretycznego i praktycznego, zgodnie z zatwierdzonymi programami szkolenia lotniczego;

- 2) przed wydaniem licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnień do nich wpisywanych;
- 3) w celu przedłużenia, wznowienia lub przywrócenia ważności uprawnień wpisywanych do licencji i świadectw kwalifikacji;
- 4) jeżeli w wyniku badania wypadku albo incydentu lotniczego lub wykonywania czynności nadzoru lotniczego powstanie uzasadnione przypuszczenie, że członek personelu ATS nie posiada wymaganych wiadomości lub umiejętności – na podstawie decyzji Prezesa Urzędu.

§ 24. Sprawdzanie wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 23 pkt 1, przeprowadza ośrodek w zakresie szkolenia objętego posiadaniem certyfikatem.

§ 25. 1. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności lotniczych w przypadkach, o których mowa w § 23 pkt 2-4, prowadzi się w drodze egzaminu państwowego.

2. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia ważności:

- 1) uprawnienia uzupełniającego w jednostce,
- 2) OJTI,
- 3) OSTI,
- 4) uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka

– jest przeprowadzane w okresie ich ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu wygaśnięcia ich ważności.

3. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 2, wznowienie ważności uprawnień wymienionych ust. 2 pkt 1-3, może nastąpić po sprawdzeniu wiedzy i umiejętności lotniczych, jeżeli zostanie ono przeprowadzone nie później niż przed upływem 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia ich ważności.

4. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 3, wznowienie ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce przeprowadza się po spełnieniu wymogów procedury utrzymania kompetencji po długiej przerwie w świadczeniu służby opracowanej przez ośrodek albo organ AFIS.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 2 i 3, okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień uzupełniających w jednostce są liczone od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności.

6. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w ust. 2, termin przywrócenia ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka jest liczony od daty sprawdzenia biegłości językowej, podczas którego członek personelu ATS wykazał się osiągnięciem co najmniej poziomu 4 operacyjnego.

7. W razie negatywnego wyniku sprawdzenia wiedzy lub umiejętności, o którym mowa w ust. 2:

- 1) członek personelu ATS:
  - a) informuje o tym fakcie bezpośredniego przełożonego,
  - b) do czasu wznowienia lub przywrócenia uprawnienia, powstrzymuje się od pracy na stanowisku operacyjnym, którego to uprawnienie dotyczy,
  - c) niezwłocznie przekazuje licencję albo świadectwo kwalifikacji Prezesowi Urzędu celem wpisania ograniczenia wynikającego z dokonanej sprawdzenia;

- 2) Prezes Urzędu zawiesza ważność uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji albo świadectwa kwalifikacji;
- 3) w protokole sprawdzenia wiedzy lub umiejętności wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnienia.

8. Sposób postępowania opisany w ust. 7 pkt 1 i 2, stosuje się również, gdy członek personelu ATS nie przystąpi do sprawdzenia wiedzy i umiejętności w celu:

- 1) przedłużenia ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w terminie jego ważności;
- 2) wznowienia ważności uprawnień, o których mowa w ust. 2 pkt 1-3.

## **Rozdział 5**

### **Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru personelu ATS**

§ 26. 1. Prezes Urzędu prowadzi rejestr personelu ATS, zwany dalej „rejestrem”, obejmujący personel ATS, na który składają się:

- 1) lista członków personelu lotniczego;
- 2) karty osobowe członków personelu lotniczego;
- 3) teczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.

2. W karcie osobowej członka personelu lotniczego zamieszcza się następujące dane ewidencyjne:

- 1) podstawowe dane osobowe członka personelu lotniczego:
    - a) imiona i nazwisko,
    - b) nr PESEL i miejsce urodzenia, a w przypadku osób, które nie mają przyznanego numeru PESEL, wpisuje się zamiast niego datę urodzenia,
    - c) obywatelstwo,
    - d) adres zamieszkania oraz, na żądanie członka personelu lotniczego, adres do korespondencji;
  - 2) osobisty numer członka personelu lotniczego, którym są oznaczane wszystkie wydane mu licencje i świadectwa kwalifikacji;
  - 3) wykaz wszystkich licencji oraz świadectw kwalifikacji z uwzględnieniem:
    - a) oznaczenia licencji albo świadectwa kwalifikacji,
    - b) daty wydania licencji albo świadectwa kwalifikacji,
    - c) wpisanych do licencji albo świadectwa kwalifikacji uprawnień, z oznaczeniem terminu ich ważności i przedłużenia ich ważności,
    - d) okresów zawieszeń licencji albo świadectw kwalifikacji i uprawnień wpisanych do tych dokumentów oraz dat przywrócenia ich ważności,
    - e) oznaczenia oraz daty decyzji oraz prawomocnych orzeczeń sądowych dotyczących cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do licencji lub świadectwa kwalifikacji.
3. Teczka osobowa członka personelu lotniczego zawiera:

- 1) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie licencji albo świadectwa kwalifikacji oraz o wydanie albo wznowienie ważności wpisywanych do tych dokumentów uprawnień;
- 2) protokoły z przeprowadzonych egzaminów państwowych, wymaganych do wydania licencji albo świadectwa kwalifikacji albo do wydania lub wznowienia ważności wpisywanych do tych dokumentów uprawnień;
- 3) decyzje oraz prawomocne orzeczenia sądowe dotyczące cofnięcia, zmiany, zawieszenia i przywrócenia ważności licencji lub świadectwa kwalifikacji oraz wydania, wznowienia ważności i cofnięcia uprawnienia wpisywanego do licencji lub świadectwa kwalifikacji;
- 4) informacje dotyczące wypadków i incydentów lotniczych z udziałem członka personelu lotniczego.

§ 27. 1. Rejestr obejmuje odrębnie prowadzony dział osób, którym wydano świadectwa uznania obcych licencji lub równoważnych im dokumentów wydanych przez właściwy organ obcego państwa.

2. Do działu rejestru, o którym mowa w ust. 1, stosuje się odpowiednio § 26 ust. 2, z tym że rejestr uzupełnia się o daty ważności wydanych świadectw uznania obcych licencji.

§ 28. 1. Skreślenie członka personelu ATS z rejestru następuje:

- 1) w razie śmierci albo uznania za zmarłego;
- 2) w razie cofnięcia wszystkich licencji oraz świadectw kwalifikacji..

2. Kartę ewidencyjną i teczkę osobową członka personelu ATS skreślonego z rejestru przechowuje się w rejestrze w ciągu:

- 1) 3 lat następujących po roku, w którym nastąpiła jego śmierć;
- 2) 10 lat następujących po roku, w którym został uznany za zmarłego;
- 3) 5 lat następujących po roku, w którym decyzja o cofnięciu ostatniej licencji albo świadectwa kwalifikacji stała się ostateczna.

§ 29. 1. Dane osobowe członka personelu ATS, zawarte w rejestrze i teście osobowej, podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych.

2. Do przetwarzania danych osobowych, o których mowa w ust. 1, za wyjątkiem udostępniania, nie jest wymagane uzyskanie zgody osoby, której te dane dotyczą.

## **Rozdział 6**

### **Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych**

§ 30. 1. Szkolenie lotnicze kandydatów na członków personelu ATS do uzyskania licencji albo świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych prowadzone jest w ośrodkach.

2. W przypadku, gdy ośrodek jest częścią innego podmiotu, osoba kierująca ośrodkiem musi być bezpośrednio podporządkowana służbowo osobie kierującej tym podmiotem, chyba że kierownictwo

tego podmiotu i jego ośrodka sprawuje ta sama osoba.

3. Ośrodek spełnia szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnień do nich wpisywanych oraz prowadzi to szkolenie w sposób określony w załączniku nr 3 do rozporządzenia.

4. Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych ośrodek opisuje w instrukcji szkolenia sporządzonej w oparciu o minimalne wymagania w zakresie informacji, jakie ta instrukcja powinna spełniać, określone w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

**§ 31. 1.** Jeżeli prowadzącym szkolenie w jednostce dla informatorów AFIS jest instruktor OJT, to organ AFIS, w którym jest prowadzone szkolenie:

- 1) informuje Prezesa Urzędu o planowanych szkoleniach z wyprzedzeniem co najmniej siedmiu dni roboczych w stosunku do planowanej daty rozpoczęcia szkolenia;
- 2) ustanawia i prowadzi system archiwizacji procesu szkolenia gwarantujący:
  - a) kompletność danych, w celu umożliwienia rekonstrukcji historii szkolenia każdego kandydata i instruktora OJT,
  - b) integralność danych w celu ochrony przed usunięciem lub zmianą przechowywanych danych;
- 3) przechowuje szczegółową dokumentację kandydata dokumentującą spełnienie wszystkich wymagań szkolenia przez okres nie krótszy niż 2 lata od dnia, w którym osoba ta zaprzestała pełnienia obowiązków na rzecz tej jednostki;
- 4) ubezpiecza się od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z prowadzonej działalności szkoleniowej.

2. Organ AFIS ustanawia procedurę archiwizacji procesu utrzymania kompetencji informatorów AFIS, określa zakres archiwizowanej dokumentacji i przechowuje co najmniej dokumentację rejestracji kwalifikacji oraz szkoleń informatorów AFIS, w tym instruktorów OJT, przez minimum 2 lata od dnia, w którym osoby te zaprzestały pełnienia swoich obowiązków na rzecz tego organu.

**§ 32.** Kandydat do szkolenia lotniczego i jego uczestnik powinien być obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA) – strony umowy o Europejskim Obszarze Gospodarczym albo spełniać warunki określone w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 104 ust. 3 ustawy.

**§ 33. 1.** Szkolenie lotnicze kandydatów na członków personelu ATS oraz członków personelu ATS obejmuje:

- 1) szkolenie wstępne, na które, z wyłączeniem kandydatów szkolących się do świadectwa AFIS, składa się:
  - a) szkolenie podstawowe,
  - b) szkolenie w zakresie uprawnień;

- 2) szkolenie w jednostce, w formie nadzorowanej praktyki, na które składa się:
  - a) szkolenie początkowe,
  - b) szkolenie zasadnicze;
- 3) szkolenie rozszerzające, na które składa się:
  - a) szkolenie w celu uzyskania OJTI,
  - b) szkolenie w celu uzyskania OSTI.

2. Szkolenie lotnicze, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 i 3, jest prowadzone zgodnie z programami szkolenia, opracowanymi przez prowadzącego szkolenie i zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu.

3. Szkolenie wstępne dla kandydatów do świadectwa AFIS prowadzi się na podstawie jednego programu szkolenia obejmującego swym zakresem szkolenie podstawowe i szkolenie w zakresie uprawnienia.

4. W ramach szkolenia wstępnego, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, dopuszcza się szkolenie osoby według indywidualnego toku szkolenia, która wykazała przed prowadzącym szkolenie, że posiada niektóre z wymaganych wiadomości lub umiejętności. Indywidualny tok szkolenia opracowuje, na podstawie zatwierdzonego programu szkolenia, prowadzący szkolenie i przedstawia Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia.

**§ 34. 1.** Kandydat do szkolenia wstępnego, o którym mowa w § 33 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada wykształcenie określone w rozporządzeniu nr 805/2011 dla licencji lub w ustawie dla świadectw kwalifikacji;
- 2) odpowiada wymaganiom w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej;
- 3) z zastrzeżeniem pkt 4, wykazuje przed egzaminatorem ośrodka, w którym będzie prowadzone szkolenie, że posiada znajomość języka polskiego i angielskiego w mowie i piśmie na poziomie umożliwiającym zdobycie umiejętności wymaganych do pozytywnego zaliczenia szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz umiejętność mówienia w tych językach bez wad wymowy, akcentu i błędów, które mogłyby utrudniać korespondencję radiotelefoniczną;
- 4) wymóg znajomości języków, o którym mowa w pkt 3, dla kandydatów do świadectwa AFIS może być ograniczony jedynie do języka polskiego, pod warunkiem, że kandydat będzie szkolony do zapewniania AFIS wyłącznie w języku polskim.

2. Ośrodek może dopuścić do szkolenia wstępnego kandydata nie spełniającego wymagania określonego w ust. 1 pkt 1, jeżeli pobiera on naukę, po ukończeniu której spełni to wymaganie, oraz po udokumentowanym stwierdzeniu, że posiada on wiedzę wystarczającą do opanowania przedmiotów szkolenia teoretycznego.

**§ 35. 1.** Szkolenie wstępne, o którym mowa w § 33 ust. 1 pkt 1 i ust. 3, składa się z części teoretycznej i praktycznej, w tym w stosownych przypadkach, z uwzględnieniem symulacji.

2. Szkolenie wstępne zapewnia realizację co najmniej celów szkolenia podstawowego i szkolenia w zakresie uprawnień.

3. Szczegółowe wymagania w zakresie szkolenia wstępnego dla:

- 1) praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, określa załącznik II, część A rozporządzenia nr 805/2011;
- 2) informatorów FIS, określają przepisy rozdziału 10 rozporządzenia;
- 3) informatorów AFIS, określają przepisy rozdziału 11 rozporządzenia.

4. Cele szkoleniowe właściwe dla wiedzy i kompetencji językowej są zawarte w programach szkolenia wstępnego i odnoszą się zarówno do frazeologii, jak i do języka potocznego.

5. Zakres szkolenia z języka polskiego i angielskiego pozwala kandydatom na wykazanie się, podczas oceny, osiągnięciem i utrzymaniem wiedzy co najmniej poziomu 4 operacyjnego.

**§ 36. 1.** W ramach szkolenia wstępnego, w wyniku pomyślnego ukończenia szkolenia:

- 1) podstawowego,
- 2) w zakresie uprawnienia,
- 3) podstawowego i w zakresie uprawnienia dla kandydatów na informatorów AFIS  
– ośrodek wystawia zaświadczenie.

2. Zaświadczenia o ukończeniu szkoleń odbytych w ramach szkolenia wstępnego zachowują swoją ważność przez okres 12 miesięcy od dnia zakończenia szkolenia, na okoliczność którego zostały wydane.

**§ 37.** Wymagania dotyczące szkoleń w jednostce dla kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego określa załącznik II, część B rozporządzenia nr 805/2011.

**§ 38. 1.** Szkolenie w jednostce, o którym mowa w § 33 ust. 1 pkt 2, w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanego do świadectwa kwalifikacji, jest prowadzone na stanowiskach operacyjnych certyfikowanych organów służb ruchu lotniczego na podstawie opracowanych przez prowadzącego szkolenie i zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu, planów szkolenia w jednostce.

2. Plany szkoleń w jednostce, o których mowa w ust. 1:

- 1) określają szczegółowo czas trwania, przebieg, tematykę i harmonogram szkolenia;
- 2) umożliwiają stosowanie procedur obowiązujących w jednostce;
- 3) są realizowane pod nadzorem instruktora OJT;
- 4) wykazują wszystkie elementy systemu oceny wiedzy i umiejętności, w tym:
  - a) organizację pracy,
  - b) ocenę postępów szkolenia oraz egzaminy;
- 5) zapewniają przeszkolenie kandydatów w wystarczającym stopniu w zakresie bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi.

3. Szkolenie w jednostce prowadzone jest w dwóch etapach, wymienionych w § 33 ust. 1 pkt 2. Długość każdego z etapów szkolenia w jednostce jest określona w planach szkolenia w jednostce.

§ 39. 1. Dopuszcza się szkolenie osoby do uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce według indywidualnego planu szkolenia w jednostce, jeżeli wykaże ona przed prowadzącym szkolenie, że posiada niektóre z wymaganych wiadomości lub umiejętności.

2. Indywidualny plan szkolenia w jednostce opracowuje prowadzący szkolenie i przedstawia do zatwierdzenia Prezesowi Urzędu.

§ 40. 1. Pomyślne ukończenie szkolenia, o którym mowa w § 37 i 38, prowadzący szkolenie dokumentuje wystawieniem zaświadczenia.

2. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, uprawnia kandydata do przystąpienia do części praktycznej egzaminu państwowego w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce.

§ 41. Maksymalny dobowy czas szkolenia kandydata na członka personelu ATS na stanowisku operacyjnym nie może przekraczać 75% dobowego czasu pracy i nie obejmuje on czasu na odprawę przed i po sesji szkoleniowej

§ 42. 1. Szczegółowe wymagania dla kandydatów do szkolenia w jednostce określają przepisy rozdziałów 9-11.

2. Spełnianie przez kandydata oraz uczestnika szkolenia w jednostce wymagań, o których mowa w ust. 1, stwierdza prowadzący szkolenie przed rozpoczęciem oraz w trakcie szkolenia.

3. Szczegółowe wymagania dotyczące szkolenia w celu utrzymania uprawnień uzupełniających w jednostce określa załącznik nr 5.

§ 43. 1. Szkolenie rozszerzające, o którym mowa w § 33 ust. 1 pkt 3, jest prowadzone w formie szkolenia teoretycznego i praktycznego.

2. Program szkolenia, według którego są szkoleni kandydaci do OJTI lub OSTI, zawierają co najmniej minimalne wymogi szkoleniowe zawarte w załączniku nr 6 do rozporządzenia.

3. Pomyślne ukończenie szkolenia, o którym mowa w ust. 1, ośrodek dokumentuje wystawieniem zaświadczenia.

4. Na podstawie zaświadczenia, o którym mowa w ust. 3, kandydat może przystąpić do części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego.

5. Członek personelu ATS posiadający OJTI, ubiegając się o OJTI lub OSTI w innej specjalności ATS niż aktualnie posiadanej, może zostać zwolniony z teoretycznej części szkolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz części teoretycznej egzaminu państwowego na te uprawnienia.

§ 44. Szczegółowe wymagania dla kandydatów w zakresie szkolenia do:

- 1) dodatkowych uprawnień,
- 2) uprawnień uzupełniających,
- 3) uprawnień uzupełniających w jednostce,
- 4) OJTI,



5) OSTI

– wpisywanych do licencji i świadectw kwalifikacji określają przepisy rozdziałów 9-11.

## Rozdział 7

### Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji

§ 45. 1. Praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego i kontrolerzy ruchu lotniczego korzystają z uprawnień wynikających z posiadanych licencji na warunkach określonych odpowiednio w art. 8 ust. 1 oraz art. 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 805/2011.

2. Informatorzy FIS lub informatorzy AFIS korzystają z uprawnień wynikających z posiadanych świadectw kwalifikacji na warunkach określonych odpowiednio w przepisach rozdziału 10 i 11.

3. Posiadacze OJTI są uprawnieni do prowadzenia szkolenia operacyjnego i nadzoru nad stanowiskiem operacyjnym na obszarach objętych ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce oraz na symulatorze.

4. Posiadacze OSTI są uprawnieni do prowadzenia szkolenia na symulatorze do uzyskania licencji lub świadectw kwalifikacji i wpisywanych do nich uprawnień oraz sprawdzania wiedzy i umiejętności kandydatów w zakresie wymienionym dla instruktora w instrukcji szkolenia ośrodka.

§ 46. Członek personelu ATS podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go licencja albo świadectwo kwalifikacji, jest obowiązany posiadać ten dokument w miejscu pracy wraz z orzeczeniem lotniczo-lekarskim oraz dokumentem tożsamości ze zdjęciem.

§ 47. Członek personelu ATS podczas wykonywania czynności lotniczych ma obowiązek stosowania się do dotyczącej tych czynności instrukcji operacyjnej organu służb ruchu lotniczego, a w przypadku prowadzenia szkolenia na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego lub FIS, również do instrukcji szkolenia ośrodka.

§ 48. Członek personelu ATS i kandydat na członka personelu ATS, odbywający szkolenie w celu uzyskania licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia do nich wpisywanego, jest obowiązany powstrzymać się od wykonywania czynności lotniczych w przypadku, gdy:

- 1) odczuwa dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia mu wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny;
- 2) znajduje się pod wpływem:
  - a) leków ograniczających sprawność psychiczną lub fizyczną,
  - b) alkoholu,
  - c) narkotyków albo innych środków odurzających.

§ 49. 1. Członek personelu ATS ma obowiązek stosować się przy wykonywaniu czynności lotniczych do ograniczeń medycznych, zamieszczonych w orzeczeniu lotniczo-lekarskim.

2. Jeżeli z ograniczenia, o którym mowa w ust. 1, wynika obowiązek wykonywania czynności lotniczych tylko przy użyciu szkieł korekcyjnych, członek personelu ATS ma obowiązek posiadania, podczas wykonywania tych czynności, zapasowych szkieł korekcyjnych.

3. Przepisy ust. 1 i 2 stosuje się również do kandydata uczestniczącego w szkoleniu do licencji, świadectwa kwalifikacji lub uprawnienia do nich wpisywanego.

## **Rozdział 8**

### **Szczegółowe warunki wydawania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy i umiejętności**

**§ 50.** Prezes Urzędu wydaje licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego kandydatowi, który spełnił wymagania określone w art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011 oraz:

- 1) posiada świadectwo operatora urządzeń radiowych;
- 2) wykazał się biegłością językową w zakresie języka polskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym, poświadczoną odpowiednim dokumentem;
- 3) zdał egzamin państwowy.

**§ 51.** Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz uprawnień do niej wpisywanych określa art. 8 ust. 2 lit c rozporządzenia nr 805/2011.

**§ 52.** W wyniku pomyślnego ukończenia szkoleń, o których mowa w załączniku II części A rozporządzenia nr 805/2011, ośrodek wystawia zaświadczenia, o których mowa w § 35 ust. 1 pkt 1 i 2, uprawniające kandydata do przystąpienia odpowiednio do części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego.

**§ 53.** Kandydat do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego podczas:

- 1) teoretycznego egzaminu państwowego wykazuje się wiedzą z przedmiotów wyszczególnionych w załączniku II, część A rozporządzenia nr 805/2011 w zakresie:
  - a) minimum programowego do szkolenia podstawowego, oraz
  - b) minimum programowego do szkolenia w zakresie uprawnienia, do którego był szkolony – zamieszczonych w Specyfikacji EUROCONTROL;
- 2) praktycznego egzaminu państwowego, wykazuje, że posiada umiejętności wykonania czynności wyszczególnionych w minimum programowym do szkolenia w zakresie uprawnienia, do którego był szkolony, zamieszczonych w Specyfikacji EUROCONTROL.

**§ 54.** Do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego mogą być wpisane uprawnienia, o

których mowa w art. 10 ust. 1 rozporządzenia nr 805/2011.

**§ 55.** 1. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka praktykantowi-kontrolerowi ruchu lotniczego:

- 1) wpisuje się w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;
  - 2) jest ważne przez okres, o którym mowa w art. 13 ust. 6 rozporządzenia 805/2011.
2. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka polskiego na poziomie 6 biegłym może być wpisane do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego na podstawie:
- 1) świadectwa dojrzałości, po zdaniu egzaminu maturalnego w języku polskim, oraz
  - 2) wykazania się w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego biegłością językową na poziomie 6 biegłym w zakresie frazeologii i zrozumiałej komunikacji.

## **Rozdział 9**

### **Szczegółowe warunki wydawania licencji kontrolera ruchu lotniczego, uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na kontrolera ruchu lotniczego, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki**

**§ 56.** Licencję kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kandydatowi, który spełnił wymagania określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 805/2011 oraz:

- 1) posiada świadectwo operatora urządzeń radiowych;
- 2) wykazał się biegłością językową w zakresie języka polskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym;
- 3) zdał część praktyczną egzaminu państwowego.

**§ 57.** Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz uprawnień do niej wpisywanych określa art. 9 ust. 3 lit. c rozporządzenie nr 805/2011.

**§ 58.** Kandydat do licencji kontrolera ruchu lotniczego lub kontroler ruchu lotniczego ubiegający się o wydanie dodatkowego uprawnienia:

- 1) w pierwszej części egzaminu praktycznego wykazuje, że posiada wiedzę w zakresie:
  - a) struktury przestrzeni powietrznej, a w przypadku szkolenia do uprawnienia kontroli lotniska, również charakterystyki lotniska, jego instrukcji operacyjnej, służb pomocniczych i systemu łączności,
  - b) stosowanych przepisów, procedur i źródeł informacji,
  - c) procedur współdziałania z organami ruchu lotniczego sąsiadujących przestrzeni powietrznych lub lotnisk,
  - d) urządzeń radionawigacyjnych,
  - e) urządzeń kontroli ruchu lotniczego, ich charakterystyk operacyjnych i wykorzystywania,

- f) terenu, jego rzeźby, pokrycia, w tym przeszkód lotniczych i punktów orientacyjnych,
  - g) charakterystyki ruchu lotniczego, a w przypadku szkolenia w zakresie kontroli zbliżania i obszaru, również strumienia ruchu lotniczego,
  - h) cech klimatologicznych i charakterystycznych zjawisk pogodowych,
  - i) bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi,
  - j) planów awaryjnych, działań poszukiwawczo-ratowniczych,
  - k) innych lokalnych właściwości wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego;
- 2) w drugiej części egzaminu praktycznego wykazuje, że posiada nabyte podczas szkolenia prowadzonego na symulatorze i na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego, umiejętności określone w Specyfikacji EUROCONTROL, odnoszące się do uprawnienia, o które się ubiega.

§ 59. 1. Minimalne normy czasowe oraz ilościowe szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego wynoszą:

- 1) 90 godzin albo 1 miesiąc na uprawnienia:
  - a) kontroli lotniska wizualnej – ADV (*Aerodrome Control Visual*),
  - b) kontroli lotniska instrumentalnej – ADI (*Aerodrome Control Instrument*)– w zależności od tego, który z tych wymiarów czasowych oznacza dłuższy rzeczywisty czas szkolenia;
- 2) 180 godzin albo 3 miesiące na uprawnienia:
  - a) kontroli zbliżania proceduralnej – APP (*Approach Control Procedural*),
  - b) kontroli zbliżania radarowej – APS (*Approach Control Surveillance*), w tym co najmniej 25 podejść statku powietrznego przy jego wektorowaniu z zastosowaniem wskaźnika radarowego pozycji w płaszczyźnie poziomej – PPI (*Plan Position Indicator*),
  - c) kontroli obszaru proceduralnej – ACP (*Area Control Procedural*),
  - d) kontroli obszaru radarowej – ACS (*Area Control Surveillance*)– w zależności od tego, który z tych wymiarów czasowych oznacza dłuższy rzeczywisty czas szkolenia;
- 3) 200 kontroli precyzyjnego podejścia do lądowania statku powietrznego za pomocą radaru podejścia precyzyjnego na uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego – PAR (*Precision Approach Radar*), z których nie więcej niż 100 może być wykonanych na symulatorze; co najmniej 50 z tych podejść precyzyjnych powinno być wykonanych w jednostce z wykorzystaniem urządzeń i systemów, których dotyczy uprawnienie.

2. Jeżeli istnieje potrzeba wydania równocześnie dwóch uprawnień do licencji kontrolera ruchu lotniczego, to minimalne normy czasowe oraz ilościowe szkolenia w jednostce dla każdego z tych uprawnień powinny zostać tak określone, by wspólne elementy szkolenia wzajemnie się nie dublowały. Łączne normy czasowe oraz ilościowe szkolenia do dwóch uprawnień nie mogą być niższe od tych dotyczących uprawnienia o większych wymaganiach.

**§ 60.** Prezes Urzędu wydaje licencję kontrolera ruchu lotniczego bezterminowo.

**§ 61.** Do licencji kontrolera ruchu lotniczego mogą być wpisane uprawnienia, o których mowa w art. 10 ust. 1, art. 11 ust. 1-3, art. 12 ust. 1, art. 13 oraz art. 14 rozporządzenia nr 805/2011, oraz OSTI.

**§ 62.** 1. Uprawnienie uzupełniające w jednostce wydawane kontrolerowi ruchu lotniczego:

1) wpisywane jest do jego licencji w odniesieniu do uprawnień określonych w art. 10 ust.1 lit. a, c, e rozporządzenia nr 805/2011 oraz uprawnień uzupełniających określonych w art. 11 ust. 1-3 rozporządzenia nr 805/2011,

2) dla uprawnień kontroli obszaru, wpisywane może być do jego licencji łącznie na wszystkie sektory bez względu na ich konfigurację, pod warunkiem że system pracy zapewnia pełnienie służby kontroli obszaru w jednej lokalizacji

– zgodnie z podziałem przestrzeni powietrznej dokonanej na podstawie zasad określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy i opublikowanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska.

2. Ocenę wiedzy i umiejętności kontrolera ruchu lotniczego, o której mowa w art. 12 ust. 3 lit. b rozporządzenia nr 805/2011, w celu przedłużenia uprawnienia uzupełniającego w jednostce, prowadzi egzaminator państwowy co 3 lata w części praktycznej egzaminu na stanowisku operacyjnym oraz na symulatorze – w zakresie sytuacji szczególnych, niebezpiecznych i kryzysowych.

3. Ważność uprawnienia uzupełniającego w jednostce kontrolera ruchu lotniczego jest uzależniona od odbycia, przynajmniej raz na 3 lata, zatwierdzonego szkolenia uzupełniającego, o którym mowa w załączniku II części C rozporządzenia nr 805/2011.

**§ 63.** W przypadku utworzenia nowego lotniska kontrolowanego i wyznaczenia związanych z nim części przestrzeni kontrolowanej lub dokonania zmian w podziale obszaru kontrolowanego, uprawnienia uzupełniające w jednostce dotyczące tych lotnisk i tych nowo utworzonych części przestrzeni powietrznej kontrolowanej wydaje się po zaliczeniu szkolenia w zakresie tych zmian, w ośrodku z wykorzystaniem symulatora, zgodnie ze specjalnym programem szkolenia oraz zdaniu części praktycznej egzaminu państwowego.

**§ 64.** 1. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka kontrolerowi ruchu lotniczego:

1) wpisuje się w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;

2) jest ważne przez okres, o którym mowa w art. 13 ust. 6 rozporządzenia 805/2011.

2. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka polskiego na poziomie 6 biegłym może być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego na podstawie:

1) świadectwa dojrzałości, po zdaniu egzaminu maturalnego w języku polskim, oraz

2) wykazania się w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego biegłością językową na poziomie 6 biegłym w zakresie frazeologii i zrozumiałej komunikacji .

§ 65. W celu uzyskania OJTI kontroler ruchu lotniczego:

- 1) spełnia warunki określone w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011, chyba że instytucja zapewniająca ATC określi dłuższe okresy posiadania licencji w odniesieniu do uprawnień i uprawnień uzupełniających;
- 2) posiada ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) odbył kurs, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. c rozporządzenia nr 805/2011, składający się ze szkolenia teoretycznego i praktycznego;
- 5) zdał egzamin państwowy, podczas którego wykazał się wiedzą z zakresu minimum programowego, o którym mowa w § 43 ust. 2, oraz umiejętnością:
  - a) szkolenia symulatorowego, w tym określanie zadań do wykonania przez szkolonego, stosownie do jego zaawansowania, odprawy przed rozpoczęciem sesji szkolenia, w jego trakcie i po zakończeniu sesji szkoleniowej, oceny postępów i wyników szkolenia, umiejętnością wykorzystania możliwości programowych i dydaktycznych symulatora, rozpoznawania usterek w działaniu oraz zasad zachowania bezpieczeństwa podczas użytkowania symulatora,
  - b) szkolenia na stanowisku operacyjnym, w tym niedopuszczania do błędów zagrażających bezpieczeństwu i płynności ruchu lotniczego, właściwego korygowania skutków błędów popełnianych przez szkolonego, omawiania ze szkolonym jego postępów, oceny postępów i wyników szkolenia.

§ 66. 1. Ważność OJTI wpisywanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego określona w art. 14 ust. 3 rozporządzenia nr 805/2011 może być przedłużona na następne 3 lata, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności pedagogicznych.

2. Warunkiem przedłużenia, o którym mowa w ust. 1, jest pomyślne ukończenie co najmniej raz na 5 lat szkolenia odświeżającego dla OJTI.

3. Przy pierwszym przedłużeniu OJTI, warunek o którym mowa w ust. 2, nie musi być zachowany.

§ 67. 1. W celu uzyskania OSTI kandydat:

- 1) posiada licencję kontrolera ruchu lotniczego przez co najmniej 12 miesięcy lub posiadał licencję kontrolera ruchu lotniczego co najmniej z jednym uprawnieniem, oraz co najmniej 24 miesiące praktyki na stanowisku operacyjnym;
  - 2) odbył kurs, o którym mowa w § 65 pkt 4;
  - 3) podczas egzaminu państwowego wykazał się wiedzą i umiejętnością w zakresie określonym w § 65 pkt 5 z wyłączeniem lit. b.
2. Kontroler ruchu lotniczego:

- 1) posiadający w swojej licencji ważne OJTI może ubiegać się o uzyskanie OSTI bez egzaminu;
- 2) którego OJTI utraciło ważność, uzyskuje OSTI na podstawie sprawdzianu umiejętności w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego.

3. Ważność OSTI wpisywanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego wynosi 3 lata i może być przedłużona na następne 3 lata, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu wiedzy i umiejętności pedagogicznych.

4. Warunkiem przedłużenia, o którym mowa w ust. 3, jest pomyślne ukończenie raz na 5 lat szkolenia odświeżającego dla OSTI.

5. Przy pierwszym przedłużeniu OSTI, warunek o którym mowa w ust. 4, nie musi być zachowany.

6. W przypadku przerwy dłuższej niż 12 miesięcy w wykonywaniu czynności instruktora OST, ponowne dopuszczenie do ich wykonywania może nastąpić po zaliczeniu sprawdzianu umiejętności przed instruktorem OJT.

7. Wymóg, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy posiadacza OSTI, który posiada licencję z ważnym OJTI oraz ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

**§ 68.** 1. W celu uzyskania dodatkowego uprawnienia do licencji kontrolera ruchu lotniczego, kandydat spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada licencję kontrolera ruchu lotniczego;
- 2) posiada ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) w ramach szkolenia wstępnego, o którym mowa w załączniku II części A rozporządzenia nr 805/2011, odbył szkolenie w zakresie tego uprawnienia;
- 5) odbył szkolenie w jednostce, o którym mowa w § 33 ust. 1 pkt 2;
- 6) zdał egzamin państwowy.

2. Zakres szkolenia praktycznego na symulatorze i na stanowisku operacyjnym do dodatkowego uprawnienia może być, w zatwierdzonym programie szkolenia, zmniejszony odpowiednio do posiadanej dotychczasowej praktyki kontrolera ruchu lotniczego na analogicznych stanowiskach pracy.

3. W wyniku pomyślnego ukończenia szkolenia w zakresie dodatkowego uprawnienia, ośrodek wystawia zaświadczenia, o których mowa w § 36 ust. 1 pkt 2 oraz w § 40, uprawniające kandydata do przystąpienia odpowiednio do części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego.

**§ 69.** W celu uzyskania dodatkowego uprawnienia uzupełniającego do licencji kontrolera ruchu lotniczego, kandydat:

- 1) spełnia wymagania wymienione w § 68 ust. 1 pkt 1-3 i 5;
- 2) posiada ważne uprawnienie, właściwe dla dodatkowego uprawnienia uzupełniającego;
- 3) zdał część praktyczną egzaminu państwowego.

**§ 70.** W celu uzyskania dodatkowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce do licencji kontrolera ruchu lotniczego, kandydat:

- 1) spełnia wymagania wymienione w § 68 ust. 1 pkt 1-3 i 5;
- 2) posiada takie samo ważne uprawnienie, uprawnienie uzupełniające oraz uprawnienie uzupełniające w innej jednostce;
- 3) zdał część praktyczną egzaminu państwowego.

**§ 71.** 1. Kontrolerowi ruchu lotniczego, w celu odbycia szkolenia w jednostce do dodatkowych uprawnień, o których mowa w § 68-70, nie wydaje się licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego. W takim przypadku funkcję licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego pełni licencja kontrolera ruchu lotniczego.

2. Zakres szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym do dodatkowych uprawnień, o których mowa w § 69-70, może być, w zatwierdzonym indywidualnym planie szkolenia, zmniejszony odpowiednio do posiadanej dotychczasowej praktyki kontrolera ruchu lotniczego na analogicznych stanowiskach pracy.

3. W wyniku pomyślnego ukończenia szkolenia w zakresie dodatkowych uprawnień, o których mowa w § 69-70, ośrodek wystawia zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w jednostce.

## **Rozdział 10**

### **Szczegółowe warunki wydawania świadectwa FIS, uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa FIS oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na informatora FIS, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki**

**§ 72.** Świadectwo FIS wydaje się kandydatowi, który:

- 1) spełnił wymagania określone w art. 95 ust. 2 pkt 8 ustawy do wydania takiego świadectwa kwalifikacji;
- 2) pomyślnie ukończył szkolenie wstępne;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) posiada świadectwo operatora urządzeń radiowych;
- 5) wykazał się biegłością językową w zakresie języka polskiego i angielskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym;
- 6) zdał egzamin państwowy.

**§ 73.** Programy szkolenia wstępnego, według których szkoleni są kandydaci do świadectwa FIS, zawierają co najmniej minimalne wymagania szkoleniowe zawarte w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

**§ 74.** Kandydat do świadectwa FIS:

- 1) w części teoretycznej egzaminu państwowego wykazuje się wiedzą w zakresie przedmiotów



wyszczególnionych w minimum programowym do szkolenia podstawowego, oraz minimum programowym do szkolenia w zakresie uprawnienia, do którego był szkolony,

- 2) w części praktycznej egzaminu państwowego, wykazuje, że posiada umiejętności wykonania czynności wyszczególnionych w minimum programowym do szkolenia w zakresie uprawnienia, do którego był szkolony

– zamieszczonych w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

**§ 75.** Przy pierwszym wydaniu do świadectwa FIS wpisuje się co najmniej:

- 1) uprawnienie FIS lub uprawnienie RIS, w zakresie których było prowadzone szkolenie; oraz
- 2) uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego.

**§ 76. 1.** Prezes Urzędu wydaje świadectwa FIS bezterminowo, pod warunkiem, że w terminie do 3 miesięcy od daty wydania świadectwa, jego posiadacz rozpocznie szkolenie praktyczne na stanowisku operacyjnym w jednostce i zakończy to szkolenie w terminie do 24 miesięcy od dnia wydania świadectwa.

2. Jeżeli warunek, o którym mowa w ust. 1, nie zostanie spełniony, informator FIS przywraca ważność posiadanego świadectwa kwalifikacji z zachowaniem następujących warunków:

- 1) występuje z wnioskiem do Prezesa Urzędu o przywrócenie świadectwa;
- 2) poddaje się sprawdzeniu wiedzy i umiejętności przed egzaminatorem państwowym;
- 3) kandydat, który nie zaliczy z wynikiem pozytywnym sprawdzianu wiedzy i umiejętności kierowany jest do ośrodka, w którym jest prowadzone szkolenie, celem doszkolenia w zakresie wynikającym z przeprowadzonej oceny;
- 4) pomyślne ukończenie szkolenia określonego w pkt 3, potwierdzone odpowiednim zaświadczeniem, upoważnia kandydata do poddania się sprawdzeniu wiedzy i umiejętności przed egzaminatorem państwowym.

3. Informator FIS, który rozpoczął szkolenie praktyczne na stanowisku operacyjnym w terminie, o którym mowa w ust. 1, lecz z powodu uzasadnionej przerwy w szkoleniu, nie jest w stanie ukończyć tego szkolenia w terminie 24 miesięcy od dnia wydania świadectwa kwalifikacji, po przywróceniu ważności świadectwa, może kontynuować szkolenie w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce w zakresie określonym przez kierownika ośrodka, w którym prowadzone jest szkolenie.

4. Do przywróconego świadectwa FIS wpisuje się nową datę jego wydania.

5. Przy odbiorze przywróconego świadectwa FIS, informator FIS zwraca Prezesowi Urzędu dokument świadectwa, które utraciło ważność.

**§ 77.** Kandydat do szkolenia w jednostce, o którym mowa w § 33 ust. 1 pkt 2, powinien posiadać:

- 1) świadectwo FIS;
- 2) ważne uprawnienie w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym, zarówno w zakresie frazeologii, jak i języka potocznego, poświadczony odpowiednim dokumentem;

- 3) świadectwo operatora urządzeń radiowych;
- 4) ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy.

§ 78. 1. Informator FIS w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce w pierwszej części (teoretycznej) egzaminu praktycznego wykazuje, że posiada wiedzę charakterystyczną dla konkretnego sektora FIS, w zakresie którego ubiega się o to uprawnienie, a w szczególności w zakresie:

- 1) lokalnych zasad, porozumień i procedur obowiązujących na stanowisku operacyjnym, w tym procedur dotyczących koordynacji między informatorem FIS a informatorami AFIS na lotniskach niekontrolowanych i z przyległymi ATC oraz komórką zarządzania przestrzenią powietrzną AMC – (*Airspace Management Cell*);
- 2) charakteru lokalnego ruchu lotniczego, w tym rozmieszczenia lotnisk kontrolowanych, wojskowych oraz niekontrolowanych, na których zapewniana jest AFIS;
- 3) rozmieszczenia i granic obszarów i stref wydzielonych w rejonie odpowiedzialności sektora FIS;
- 4) ukształtowania terenu, przeszkód terenowych oraz charakterystyczne punkty orientacyjne w rejonie odpowiedzialności sektora FIS;
- 5) urządzeń radionawigacyjnych;
- 6) wpływu znaczących lokalnych cech charakterystycznych pogody na zapewnianie FIS;
- 7) lokalnych procedur alarmowania służb ratowniczych.

2. Informator FIS w drugiej części egzaminu praktycznego wykazuje, że posiada umiejętności wykonania następujących czynności:

- 1) oceny zdolności stanowiska operacyjnego oraz jego wyposażenia do pełnienia FIS, w tym urządzeń radiolokacyjnych, radiostacji lotniczej oraz środków łączności z innymi organami służb ruchu lotniczego, służbą meteorologiczną i służbami ratowniczymi przed przystąpieniem do wykonywania czynności informatora FIS i podczas bieżącej pracy na stanowisku operacyjnym, a także podczas działań w przypadku wystąpienia usterek w pracy tych urządzeń;
- 2) posługiwania się urządzeniami radiolokacyjnymi, włącznie z przydzielaniem kodów transpondera;
- 3) posługiwania się urządzeniami łączności, włącznie z urządzeniami pomocniczymi;
- 4) bieżącej kontroli zdolności wyposażenia stanowiska pracy, wykrywania usterek i postępowania w razie ich wystąpienia;
- 5) pozyskiwania i przetwarzania danych niezbędnych do zapewniania FIS, a w szczególności dotyczących:
  - a) ruchu lotniczego,
  - b) wykorzystania przestrzeni powietrznej,
  - c) warunków atmosferycznych,
  - d) lokalnych porozumień i procedur;
- 6) współdziałania:
  - a) ze służbami ratowniczymi,
  - b) ze służbą lub organem zapewniającym informację meteorologiczną,

- c) z właściwymi terytorialnie informatorami AFIS w zakresie wymiany informacji o aktywności lotniczej i innych ważnych informacji lotniczych,
  - d) z komórką zarządzania przestrzenią powietrzną na poziomie taktycznym, w zakresie aktywacji i dezaktywacji elementów przestrzeni powietrznej oraz ograniczeń w rejonie odpowiedzialności sektora FIS,
  - e) z ATC w zakresie wymiany informacji powietrznej oraz przekazywania zezwoleń kontroli i innych ważnych informacji lotniczych;
- 7) wykonywania czynności informatora FIS, przy zastosowaniu ustalonych procedur i instrukcji operacyjnych, a w szczególności:
- a) prowadzenia korespondencji radiotelefonicznej z właściwym stosowaniem:
    - technik pracy z mikrofonem,
    - wymowy we właściwym tempie i prawidłową dykcją,
    - frazeologii lotniczej,
    - zrozumiałej komunikacji, gdy zakres przekazywanych informacji wykracza poza obowiązującą frazeologię,
  - b) odbioru informacji z różnych źródeł, ich analizy i przekazywania właściwym odbiorcom we właściwym czasie;
- 8) zapewnienia właściwego priorytetu realizowanych zadań.

**§ 79.** 1. Minimalne normy czasowe szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym informatora FIS wynoszą 100 godzin na uprawnienia:

- 1) FIS;
- 2) RIS.

2. Jeżeli istnieje potrzeba wydania równocześnie dwóch uprawnień informatora FIS, to minimalne normy czasowe szkolenia w jednostce dla każdego z tych uprawnień powinny zostać tak określone, by wspólne elementy szkolenia nie powtarzały się. Łączne normy czasowe szkolenia do dwóch uprawnień muszą być odpowiednio wyższe od tych określonych w ust. 1.

**§ 80.** Do świadectwa FIS mogą być wpisane:

- 1) uprawnienie FIS lub uprawnienie RIS;
- 2) uprawnienia uzupełniające w jednostce;
- 3) uprawnienia uzupełniające w zakresie języka;
- 4) OJTI;
- 5) OSTL.

**§ 81.** Informator FIS nie posiadający w swoim świadectwie FIS ważnego uprawnienia uzupełniającego w jednostce jest uprawniony do zapewniania FIS pod nadzorem OJTI.

2. Informator FIS wykonuje czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) świadectwa kwalifikacji, z uwzględnieniem ograniczeń do niego wpisanych;

- 2) ważnych uprawnień, o których mowa w § 80, wpisanych do jego świadectwa kwalifikacji.

§ 82. Uprawnienie uzupełniające w jednostce potwierdza, że posiadacz świadectwa FIS ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby ruchu lotniczego dla określonego sektora FIS w ramach odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego.

§ 83. 1. Zgodnie z podziałem przestrzeni powietrznej dokonanej na podstawie zasad określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy i opublikowanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych Polska – AIP Polska, uprawnienie uzupełniające w jednostce wydawane informatorowi FIS jest wpisywane do jego świadectwa kwalifikacji w odniesieniu do uprawnień FIS i RIS.

2. Ważność uprawnienia uzupełniającego w jednostce wynosi 3 lata i może być przedłużona na następne 3 lata, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu umiejętności na stanowisku operacyjnym, jeżeli jednostka wykaże przed Prezesem Urzędu, że informator FIS, zgodnie z programem utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce:

- 1) pracował na stanowisku operacyjnym co najmniej minimalną, ustaloną proporcjonalnie do natężenia ruchu, rozliczaną w okresie trzymiesięcznym, liczbę godzin;
- 2) co najmniej raz na 3 lata uczestniczył w zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu szkoleniu dla przypomnienia zdobytych wiadomości, szkoleniu w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych oraz, w uzasadnionych przypadkach, w szkoleniu językowym;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy.

3. Oprócz informacji wyszczególnionych w ust. 2, program utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce:

- 1) zawiera procedurę utrzymania kompetencji po trzymiesięcznej lub dłuższej przerwie w świadczeniu służby;
- 2) określa minimalną liczbę godzin do utrzymania ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce przez instruktorów OJT, bez wliczania zadań szkoleniowych, która może być zmniejszona proporcjonalnie do czasu spędzonego na szkoleniu prowadzonym na stanowiskach operacyjnych;
- 3) podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

§ 84. 1. Jednostki prowadzą rejestry dotyczące ilości faktycznie przepracowanych godzin w sektorach dla każdego posiadacza świadectwa kwalifikacji pracującego w danej jednostce, a dane te są udostępniane na żądanie Prezesowi Urzędu i informatorom FIS ujętym w tym rejestrze.

2. W przypadku przerwy dłuższej niż 12 miesięcy w korzystaniu z uprawnienia uzupełniającego w jednostce, ponowne dopuszczenie do jego wykorzystania może nastąpić po ukończeniu, z pozytywnym wynikiem, planu szkoleń w jednostce oraz po zdaniu części praktycznej egzaminu państwowego.

§ 85. Informator FIS, który nie wykonywał czynności związanych z posiadanym uprawnieniem przez okres czterech kolejnych lat, może rozpocząć szkolenie w jednostce dotyczące tego uprawnienia wyłącznie po poddaniu się właściwej ocenie co do spełnienia warunków uprawnienia oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.

§ 86. 1. Kandydat na informatora FIS lub informator FIS ubiegający się o uprawnienie uzupełniające w zakresie języka wykazuje się biegłością językową w zakresie frazeologii i języka potocznego, co oznacza, że:

- 1) skutecznie porozumiewa się wyłącznie za pomocą głosu (telefon/radiotelefon) oraz w sytuacjach kontaktu osobistego;
- 2) dokładnie i precyzyjnie porozumiewa się w zakresie powszechnych, konkretnych i związanych z pracą tematów;
- 3) wykorzystuje właściwe strategie komunikacyjne w celu wymiany komunikatów oraz ich rozpoznawania, a także wyjaśnia nieporozumienia w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;
- 4) pomyślnie i z odpowiednią łatwością radzi sobie z wyzwaniem językowymi powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które występują w rutynowych sytuacjach w pracy lub wymiany informacji w tym zakresie;
- 5) mówi dialektem lub z akcentem, który jest zrozumiały dla wspólnoty aeronautycznej.

2. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka do świadectwa FIS wpisuje się w odniesieniu do języka polskiego oraz angielskiego i jest ważne:

- 1) 3 lata w przypadku kandydatów, którzy podczas egzaminu wykazali się poziomem 4 operacyjnym,
- 2) 6 lat w przypadku kandydatów, którzy podczas egzaminu wykazali się poziomem 5 rozszerzonym,
- 3) bezterminowo w przypadku kandydatów, którzy podczas egzaminu wykazali się poziomem 6 biegłym

– ustalonym według skali klasyfikacji podanej w Dodatku A Załącznika 1.

3. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka polskiego na poziomie 6 biegłym może być wpisane do świadectwa FIS na podstawie:

- 1) świadectwa dojrzałości, po zdaniu egzaminu maturalnego w języku polskim, oraz
- 2) wykazania się w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego biegłością językową na poziomie 6 biegłym w zakresie frazeologii i zrozumiałej komunikacji.

§ 87. W celu uzyskania OJTI informator FIS:

- 1) posiada ważne świadectwo FIS z wpisanym co najmniej jednym uprawnieniem oraz bezpośrednio przed ubieganiem się o OJTI:
  - a) przez co najmniej 2 lata wykonywał czynności wynikające z posiadanego świadectwa kwalifikacji, oraz
  - b) przez co najmniej 2 lata wykonywał czynności wynikające z posiadanego świadectwa kwalifikacji w odniesieniu do uprawnienia, którego dotyczy szkolenie,
- 2) posiada ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i

angielskiego;

- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) odbył szkolenie teoretyczne i praktyczne potwierdzone zaświadczeniem, o którym mowa w § 43;
- 5) zdał egzamin państwowy, podczas którego wykazał się wiedzą z zakresu minimum programowego, o którym mowa w § 43 ust. 2, oraz umiejętnością:
  - a) szkolenia symulatorowego, w tym określanie zadań do wykonania przez szkolonego, stosownie do jego zaawansowania, odprawy przed rozpoczęciem sesji szkolenia, w jego trakcie i po zakończeniu sesji szkoleniowej, oceny postępów i wyników szkolenia, umiejętnością wykorzystania możliwości programowych i dydaktycznych symulatora, rozpoznawania usterek w działaniu oraz zasad zachowania bezpieczeństwa podczas użytkowania symulatora,
  - b) szkolenia na stanowisku operacyjnym, w tym niedopuszczania do błędów zagrażających bezpieczeństwu i płynności ruchu lotniczego, właściwego korygowania skutków błędów popełnianych przez szkolonego, omawiania ze szkolonym jego postępów, oceny postępów i wyników szkolenia.

**§ 88. 1.** Ważność OJTI wpisywanego do świadectwa FIS wynosi 3 lata i może być przedłużona na następne 3 lata, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu umiejętności pedagogicznych na stanowisku operacyjnym.

2. Warunkiem przedłużenia, o którym mowa w ust. 1, jest pomyślne ukończenie raz na 5 lat szkolenia odświeżającego dla instruktorów OJT.

3. Przy pierwszym przedłużeniu OJTI, warunek o którym mowa w ust. 2, nie musi być zachowany.

**§ 89. 1.** W celu uzyskania OSTI, kandydat:

- 1) posiada lub posiadał świadectwo FIS co najmniej z jednym uprawnieniem, oraz co najmniej 24 miesiące praktyki na stanowisku operacyjnym;
- 2) odbył szkolenie, o którym mowa w § 43;
- 3) podczas egzaminu państwowego wykazał się wiedzą i umiejętnością w zakresie określonym w § 65 pkt 5 z wyłączeniem lit. b.

2. Informator FIS:

- 1) posiadający w swoim świadectwie FIS ważne OJTI może ubiegać się o uzyskanie OSTI bez egzaminu;
- 2) którego OJTI utraciło ważność na skutek przerwy w wykonywaniu czynności instruktora OJT, uzyskuje OSTI na podstawie sprawdzianu umiejętności w trakcie części praktycznej egzaminu państwowego.

3. Ważność OSTI wpisywanego do świadectwa FIS wynosi 3 lata i może być przedłużona na następne 3 lata, na podstawie przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego sprawdzianu umiejętności pedagogicznych na symulatorze.

4. Warunkiem przedłużenia, o którym mowa w ust. 3, jest pomyślne ukończenie raz na 5 lat

szkolenia odświeżającego dla instruktorów OST.

5. Przy pierwszym przedłużeniu OSTI, warunek o którym mowa w ust. 4, nie musi być zachowany.

6. W przypadku przerwy dłuższej niż 12 miesięcy w wykonywaniu czynności instruktora OST, ponowne dopuszczenie do ich wykonywania może nastąpić po zaliczeniu sprawdzianu umiejętności przed instruktorem OJT.

7. Wymóg, o którym mowa w ust. 6, nie dotyczy posiadacza OSTI, który posiada świadectwo FIS z ważnym OJTI oraz ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

**§ 90. 1.** W celu uzyskania dodatkowego uprawnienia do świadectwa FIS kandydat spełnia następujące wymagania:

- 1) posiada świadectwo FIS;
- 2) posiada ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) w ramach szkolenia wstępnego, odbył szkolenie w zakresie tego uprawnienia według programów zawierających co najmniej minimalne wymagania szkoleniowe zawarte w załączniku nr 7 do rozporządzenia;
- 5) odbył szkolenie w jednostce, o którym mowa w § 38 ust. 1;
- 6) zdał egzamin państwowy.

2. W wyniku pomyślnego ukończenia szkolenia w zakresie dodatkowego uprawnienia, ośrodek wystawia zaświadczenia, o których mowa w § 36 ust. 1 pkt 2 oraz w § 40 uprawniające kandydata do przystąpienia odpowiednio do części teoretycznej i praktycznej egzaminu państwowego.

**§ 91. 1.** W celu uzyskania dodatkowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce do świadectwa FIS kandydat powinien:

- 1) spełniać wymagania, o których mowa w § 90 ust. 1 pkt 1-3 i 5;
- 2) posiadać takie samo ważne uprawnienie oraz uprawnienie uzupełniające w innej jednostce;
- 3) zdać część praktyczną egzaminu państwowego.

2. W wyniku pomyślnego ukończenia szkolenia w zakresie dodatkowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, ośrodek wystawia zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w jednostce.

**§ 92.** W przypadku szkolenia kandydata posiadającego świadectwo FIS do dodatkowego uprawnienia lub dodatkowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, zakresy szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym mogą być w zatwierdzonym indywidualnym planie szkolenia zmniejszone odpowiednio do posiadanej dotychczasowej praktyki informatora FIS na analogicznych stanowiskach pracy.

**§ 93.** W przypadku dokonania zmian w podziale przestrzeni powietrznej niekontrolowanej,

uprawnienie uzupełniające w jednostce dotyczące tych nowo utworzonych części przestrzeni wydaje się po zaliczeniu szkolenia w zakresie tych zmian, w ośrodku z wykorzystaniem symulatora, zgodnie ze specjalnym programem szkolenia oraz zdaniu części praktycznej egzaminu państwowego.

## **Rozdział 11**

### **Szczegółowe warunki wydawania świadectwa AFIS, uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa AFIS oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na informatora AFIS, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki**

**§ 94.** Świadectwo AFIS wydaje się kandydatowi, który:

- 1) spełnił wymagania określone w art. 95 ust. 2 pkt 9 ustawy do wydania takiego świadectwa kwalifikacji;
- 2) pomyślnie ukończył szkolenie wstępne;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) posiada świadectwo operatora urządzeń radiowych;
- 5) wykazał się biegłością językową w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym, z zastrzeżeniem § 34 ust. 1 pkt 4;
- 6) zdał egzamin państwowy.

**§ 95.** Program szkolenia wstępnego, według których są szkoleni kandydaci do świadectwa AFIS, zawiera co najmniej minimalne wymogi szkoleniowe zawarte w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

**§ 96.** Kandydat do świadectwa AFIS:

- 1) w części teoretycznej egzaminu państwowego wykazuje się wiedzą w zakresie przedmiotów wyszczególnionych w minimum programowym do szkolenia kandydatów do świadectwa AFIS,
  - 2) w części praktycznej egzaminu państwowego, wykazuje, że posiada umiejętności wykonania czynności wyszczególnionych w minimum programowym do szkolenia kandydatów do świadectwa AFIS
- zamieszczonych w załączniku nr 7 do rozporządzenia.

**§ 97.** Przy pierwszym wydaniu wpisuje się do świadectwa AFIS co najmniej uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego.

**§ 98.** 1. Prezes Urzędu wydaje świadectwa AFIS bezterminowo, pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w § 76 ust. 1, 2, 4 i 5.

2. Informator AFIS, który rozpoczął szkolenie praktyczne na stanowisku operacyjnym w terminie, o którym mowa w § 76 ust. 1, lecz z powodu uzasadnionej przerwy w szkoleniu, nie jest w stanie ukończyć tego szkolenia w terminie 24 miesięcy od daty wydania świadectwa, po przywróceniu ważności świadectwa, może kontynuować szkolenie w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w



jednostce w zakresie określonym przez prowadzącego szkolenie.

**§ 99.** Kandydat do szkolenia w jednostce powinien:

- 1) posiadać świadectwo AFIS;
- 2) z zastrzeżeniem § 94 pkt 5 lit. b, posiadać ważne uprawnienie w zakresie języka polskiego i angielskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym, zarówno w zakresie frazeologii, jak i języka potocznego, poświadczony odpowiednim dokumentem;
- 3) posiadać świadectwo operatora urządzeń radiowych;
- 4) posiadać ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy.

**§ 100. 1.** Informator AFIS w pierwszej części egzaminu praktycznego wykazuje, że posiada wiedzę charakterystyczną dla lotniska, w zakresie którego ubiega się o uprawnienie uzupełniające w jednostce, co najmniej w zakresie:

- 1) lokalnych zasad i procedur obowiązujących na lotnisku;
- 2) charakteru lokalnego ruchu lotniczego;
- 3) ukształtowania terenu, przeszkód terenowych oraz charakterystycznych punktów orientacyjnych w promieniu 50 km od lotniska;
- 4) lokalnych urządzeń radionawigacyjnych i wzrokowych pomocy nawigacyjnych;
- 5) procedur w zakresie koordynacji pomiędzy AFIS a właściwym terytorialnie ośrodkiem FIS;
- 6) danych dotyczących raportów meteorologicznych i wpływu znaczących lokalnych cech charakterystycznych pogody na zapewnianie AFIS;
- 7) lokalnych procedur alarmowania służb ratowniczych.

2. Informator AFIS w drugiej części egzaminu praktycznego wykazuje, że posiada umiejętności niezbędne do wykonania następujących czynności:

- 1) oceny zdatości stanowiska operacyjnego oraz jego wyposażenia do zapewniania AFIS, w tym radiostacji lotniczej oraz środków łączności z innymi ATS, służbą meteorologiczną, służbami ratowniczymi oraz utrzymania lotniska przed przystąpieniem do wykonywania czynności informatora AFIS i podczas bieżącej pracy na stanowisku operacyjnym, a także podczas działań w przypadku wystąpienia usterek w pracy urządzeń łączności;
- 2) posługiwania się urządzeniami łączności, włącznie z urządzeniami pomocniczymi oraz wzrokowymi pomocami nawigacyjnymi – VAN (*Visual Aids for Navigation*);
- 3) pozyskiwania danych niezbędnych do zapewniania AFIS, dotyczących co najmniej:
  - a) ruchu lotniczego,
  - b) wykorzystania przestrzeni powietrznej,
  - c) warunków atmosferycznych,
  - d) lokalnych porozumień i procedur ruchu lotniczego w zakresie lotniska lub części przestrzeni powietrznej, w której będzie wykonywał czynności informatora służby informacji;
- 4) współdziałania ze:
  - a) służbami utrzymania i eksploatacji lotniska,

- b) służbami ratowniczymi,
  - c) służbą meteorologiczną,
  - d) właściwym terytorialnie ośrodkiem FIS w zakresie wymiany informacji powietrznej i innych ważnych informacji lotniczych,
  - e) komórką taktycznego zarządzania przestrzenią powietrzną w zakresie aktywacji i dezaktywacji elementów przestrzeni powietrznej oraz ograniczeń w tej przestrzeni,
  - f) ATC w zakresie wymiany informacji powietrznej oraz przekazywania zezwoleń kontroli ruchu lotniczego i innych ważnych informacji lotniczych,
  - g) załogami statków powietrznych przed lotem w zakresie przyjmowania planów lotów i przekazywanie ich pod właściwym adresem, udostępniania publikacji informacji lotniczej, dostarczania informacji pogodowych i innych ważnych, niezbędnych do planowania i przeprowadzenia lotu, informacji;
- 5) wykonywania czynności informatora AFIS, przy zastosowaniu ustalonych procedur i instrukcji operacyjnych, a w szczególności:
- a) prowadzenie korespondencji radiotelefonicznej z właściwym stosowaniem:
    - technik pracy z mikrofonem,
    - wymowy we właściwym tempie i prawidłową dykcją,
    - frazeologii lotniczej,
    - zrozumiałej komunikacji, gdy zakres przekazywanych informacji wykracza poza obowiązującą frazeologię,
  - b) odbioru informacji z różnych źródeł, ich analizy i przekazywania właściwym odbiorcom we właściwym czasie;
- 6) zapewnienia właściwego priorytetu realizowanych zadań.

**§ 101.** Minimalna norma czasowa szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym informatora AFIS wynosi 60 godzin.

**§ 102.** Do świadectwa AFIS wpisuje się:

- 1) uprawnienie uzupełniające w jednostce;
- 2) uprawnienie uzupełniające w zakresie języka;
- 3) OJTI;
- 4) OSTI.

**§ 103.** Informator AFIS nie posiadający w swoim świadectwie AFIS ważnego uprawnienia uzupełniającego w jednostce jest uprawniony do zapewniania AFIS pod nadzorem OJTI.

2. Informator AFIS wykonuje czynności lotnicze wyłącznie w zakresie wynikającym z:

- 1) świadectwa kwalifikacji, z uwzględnieniem ograniczeń do niego wpisanych;
- 2) ważnych uprawnień, o których mowa w § 102, wpisanych do jego świadectwa kwalifikacji.

**§ 104. 1. Uprawnienie uzupełniające w jednostce:**

- 1) potwierdza, że posiadacz świadectwa AFIS ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służby ruchu lotniczego na określonym lotnisku niekontrolowanym w ramach odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego;
- 2) jest wpisywane do świadectwa AFIS zgodnie z podziałem przestrzeni powietrznej dokonanej na podstawie zasad określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy i opublikowanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych Polska – AIP Polska;
- 3) dla lotniska niekontrolowanego, na którym zgodnie z opublikowanym w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska, jest zapewniana AFIS w języku polskim i angielskim, może być wpisane do świadectwa AFIS, pod warunkiem posiadania przez jego posiadacza ważnego uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego.

2. Do okresu ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanego do świadectwa AFIS oraz warunków jego przedłużenia stosuje się przepisy § 83 ust. 2 i 3.

3. Jednostki prowadzą rejestry dotyczące ilości faktycznie przepracowanych godzin na stanowisku operacyjnym dla każdego posiadacza świadectwa AFIS pracującego w danej jednostce, a dane te są udostępniane na żądanie Prezesowi Urzędu i informatorom AFIS ujętym w tym rejestrze.

**§ 105. 1.** Informator AFIS, który nie wykonywał czynności związanych z posiadaniem świadectwem AFIS przez okres czterech kolejnych lat, może rozpocząć szkolenie w jednostce w celu przywrócenia ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce, wyłącznie po poddaniu się ocenie wiedzy i umiejętności w zakresie spełnienia warunków wydania świadectwa AFIS oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.

2. Ocenę wiedzy i umiejętności, o których mowa w ust. 1, przeprowadza ośrodek.

**§ 106. 1.** Z zastrzeżeniem § 34 ust. 1 pkt 4, kandydat na informatora AFIS ubiegający się o uprawnienie uzupełniające w zakresie języka lub informator AFIS ubiegający się o przedłużenie lub przywrócenie uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka wykazuje się biegłością językową w zakresie frazeologii i języka potocznego na zasadach określonych w § 86 ust. 1.

2. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka wpisywane do świadectwa AFIS jest ważne przez okresy, o których mowa w § 86 ust. 2.

3. Uprawnienie uzupełniające w zakresie języka polskiego na poziomie 6 biegłym może być wpisane do świadectwa AFIS na warunkach określonych w § 86 ust. 3.

**§ 107. W celu uzyskania OJTI informator AFIS:**

- 1) posiada świadectwo AFIS z wpisanym co najmniej jednym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce oraz bezpośrednio przed ubieganiem się o OJTI przez co najmniej dwa lata wykonywał czynności wynikające z posiadanego świadectwa kwalifikacji w odniesieniu do uprawnienia

uzupełniającego w jednostce, którego dotyczy szkolenie;

- 2) z zastrzeżeniem § 94 pkt 5 lit. b, posiada ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie języka odnośnie języka polskiego i angielskiego;
- 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 4) odbył szkolenie teoretyczne i praktyczne potwierdzone zaświadczeniem, o którym mowa w § 43;
- 5) zdał egzamin państwowy, podczas którego wykazał się wiedzą oraz umiejętnościami, o których mowa w § 65 pkt 5.

**§ 108.** 1. Do ważności OJTI wpisywanego do świadectwa AFIS oraz warunków jego przedłużenia stosuje się przepisy § 88.

**§ 109.** 1. W celu uzyskania OSTI, kandydat posiada lub posiadał świadectwo AFIS co najmniej z jednym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce, oraz co najmniej 24 miesiące praktyki na stanowisku operacyjnym.

2. W zakresie pozostałych warunków uzyskania, okresu ważności i warunków utrzymania ważności OSTI wpisywanego do świadectwa AFIS stosuje się § 89 ust. 1 pkt 2 i 3 oraz ust. 2-7.

**§ 110.** 1. W celu uzyskania dodatkowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce do świadectwa AFIS kandydat:

- 1) posiada świadectwo AFIS;
- 2) posiada ważne uzupełniające w innej jednostce;
- 3) z zastrzeżeniem § 94 pkt 5 lit. b, posiada ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;
- 4) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie odpowiedniej klasy;
- 5) odbył szkolenie w jednostce, o którym mowa w § 38 ust. 1;
- 6) zdał część praktyczną egzaminu państwowego.

2. W przypadku szkolenia kandydata posiadającego świadectwo AFIS do nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, można stosować zasadę określoną w § 92.

**§ 111.** 1. W przypadku utworzenia nowego lotniska niekontrolowanego i wyznaczenia związanej z nim części przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, uprawnienie uzupełniające w jednostce dotyczące tego lotniska wydaje się po zaliczeniu szkolenia w zakresie uwarunkowań lokalnych i stosowania procedur obowiązujących w jednostce, w ośrodku z wykorzystaniem symulatora, zgodnie ze specjalnym programem szkolenia oraz zdaniu części praktycznej egzaminu państwowego.

## **Rozdział 12**

### **Przepisy przejściowe i dostosowujące**

**§ 112.** 1. Prezes Urzędu, na wniosek kontrolera ruchu lotniczego, dokonuje wymiany jego licencji

i uprawnień do nich wpisanych, wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.<sup>6)</sup>), na licencje i uprawnienia wydane na zasadach określonych w rozdziale 2. Wymiana może nastąpić najpóźniej w dniu upływu terminu ważności dotychczasowych licencji.

2. W celu zharmonizowania terminów przedłużania ważności uprawnień uzupełniających w jednostce oraz OJTI i OSTI w licencjach kontrolerów ruchu lotniczego, w okresie 36 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, dopuszcza się wcześniejsze, niż to określono w § 25 ust. 2, terminy przystąpienia do sprawdzenia wiedzy i umiejętności.

3. Prezes Urzędu, na wniosek informatora FIS albo informatora AFIS, dokonuje wymiany jego licencji i uprawnień do nich wpisanych, wydanych na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 2, na świadectwa kwalifikacji i uprawnienia wydane na zasadach określonych w rozdziałach 10 i 11. Wymiana może nastąpić najpóźniej w dniu upływu ważności dotychczasowych licencji, przy czym:

- 1) do świadectwa FIS przepisuje się ważne uprawnienia FIS i RIS oraz oznaczenie sektora, jako uprawnienie uzupełniające w jednostce, które zachowują swoją ważność do upływu terminu, na jaki zostały wydane;
- 2) do świadectwa AFIS, na podstawie ważnego uprawnienia lotniskowej służby informacji powietrznej w dotychczasowej licencji informatora FIS przepisuje się oznaczenie lokalizacji, o którym mowa w pkt 1.9 tomu II Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jako uprawnienie uzupełniające w jednostce, na podstawie którego jego posiadacz jest uprawniony do wykonywania czynności informatora AFIS z zachowaniem terminu ważności, na jaki zostało wydane uprawnienie lotniskowej służby informacji powietrznej.

**§ 113.** Uprawnienia ważne w dniu wejścia w życie rozporządzenia, których okres ważności, na podstawie rozporządzenia, o którym mowa w ust. 2, wynosił 3 lata, można przedłużyć w okresie 12 miesięcy przed upływem terminu ich ważności, a wznowić przed upływem 6 miesięcy od dnia upływu terminu ich ważności.

**§ 114.** Posiadacz licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, który w dniu wejścia w życie rozporządzenia nie rozpoczął szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym w jednostce, może rozpocząć to szkolenie w terminie:

- 1) do 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, bez konieczności przywracania posiadanego uprawnienia;
- 2) do 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, bez konieczności przywracania posiadanej licencji.

**§ 115.** Zaświadczenia o ukończeniu szkoleń odbytych w ramach szkolenia wstępnego, wydane

---

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. U. z 2005 r. Nr 70, poz. 632 i Nr 219, poz. 1867, z 2006 r. Nr 164, poz. 1160, z 2009 r. Nr 97, poz. 808 i Nr 113, poz. 942 oraz z 2010 r. Nr 165, poz. 1119.

przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, zachowują swoją ważność przez 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

**§ 116.** Sprawdzenia wiadomości i umiejętności w celu przedłużenia uprawnień uzupełniających w jednostce w ważnej licencji informatora FIS dokonuje się zgodnie z przepisami § 25.

**§ 117.** W okresie do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, ośrodki upoważnione w certyfikacie do prowadzenia szkolenia do świadectwa FIS lub AFIS opracują i przedstawią Prezesowi Urzędu:

- 1) programy szkolenia odświeżającego dla informatorów FIS oraz AFIS, o których mowa w załączniku nr 5 pkt 7-9;
- 2) programy szkolenia w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych dla informatorów FIS oraz informatorów AFIS, o których mowa w załączniku nr 5 pkt 10-13;
- 3) programy szkolenia dla kandydatów do OJTI i OSTI, o których mowa w § 43 ust. 2, dla informatorów FIS oraz informatorów AFIS;

**§ 118.** Na wniosek informatorów FIS i informatorów AFIS, osobom które w ciągu 2 lat poprzedzających wejście w życie rozporządzenie, prowadziły szkolenie na stanowisku operacyjnym i zostało to udokumentowane w zaświadczeniach o ukończeniu szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym w jednostce, po odbyciu szkolenia, o którym mowa w § 43 ust. 1, wpisuje się do świadectw kwalifikacji OJTI i OSTI.

**§ 119.** W okresie do 24 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia, ośrodki upoważnione w certyfikacie do prowadzenia szkolenia do świadectwa FIS lub AFIS:

- 1) opracują i przedstawią Prezesowi Urzędu programy szkolenia odświeżającego dla OJTI w specjalności informator FIS lub informator AFIS;
- 2) zapewniają prowadzenie szkolenia w jednostce na stanowiskach operacyjnych FIS lub AFIS przez personel posiadający w świadectwach kwalifikacji ważne uprawnienia OJTI.

**§ 120.** Organ AFIS, w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia ustanawia i wdraża:

- 1) program utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce, o którym mowa w § 104 ust. 2;
- 2) procedurę, o której mowa w § 31 ust. 2.

**§ 121.** W okresie, o którym mowa w § 119, szkolenie praktyczne kandydata w jednostce jest prowadzone przez, odpowiednio, informatora FIS posiadającego ważne uprawnienie i uprawnienie uzupełniające w jednostce dotyczące tego stanowiska pracy, albo informatora AFIS posiadającego ważne uprawnienie uzupełniające w tej jednostce, którzy spełniają wymagania określone w instrukcji szkolenia ośrodka, który to szkolenie prowadzi.

§ 122. 1. W okresie 6 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia, Prezes Urzędu umożliwi informatorom FIS i informatorom AFIS wykazanie się biegłością językową w zakresie języka polskiego i angielskiego na, co najmniej poziomie 4 operacyjnym oraz w zakresie określonym w § 86 ust. 1.

2. W okresie 7 lat od dnia wejścia w życie rozporządzenia, informatorzy FIS i informatorzy AFIS posiadający uprawnienie uzupełniające w jednostce dla lotniska niekontrolowanego, na którym zgodnie z opublikowanym w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska, AFIS jest zapewniana w języku polskim i angielskim, aby korzystać z przywilejów wynikających z posiadanych świadectw kwalifikacji, nabędą uprawnienia uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego.

3. W okresie, o którym mowa w ust. 2, kandydat ubiegający się o świadectwo FIS lub świadectwo AFIS:

- 1) w trakcie części teoretycznej egzaminu państwowego, zdaje przedmiot język angielski i język polski w zastosowaniach lotniczych, w trakcie którego wykazuje się wiedzą z zakresu:
  - a) podstawowej terminologii lotniczej,
  - b) terminologii odnoszącej się do statków powietrznych na ziemi i w locie,
  - c) informacji powietrznej i korespondencji,
  - d) frazeologii radiotelefonicznej w zastosowaniach do informacji powietrznej,
  - e) korespondencji naglącej i w niebezpieczeństwie;
- 2) na podstawie pozytywnego zaliczenia przedmiotu, o którym mowa w pkt 1, uzyskuje wpis w XIII rubryce świadectwa kwalifikacji o treści w języku polskim: „Posiadacz świadectwa kwalifikacji jest upoważniony do prowadzenia korespondencji w języku polskim i angielskim”, oraz w języku angielskim: „*The holder of this certificate is entitled to operate aviation R/T equipment in Polish and English language*”.

4. Wpis, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, zachowuje ważność do upływu terminu określonego w ust. 2.

5. Informatorowi AFIS, który nie wykaże się wiedzą z zakresu, o którym mowa w ust. 3 pkt 1, w odniesieniu do języka angielskiego:

- 1) można wpisać do świadectwa AFIS uprawnienie uzupełniające w jednostce jedynie dla lotniska niekontrolowanego, na którym zgodnie z opublikowanym w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska, AFIS jest zapewniana wyłącznie w języku polskim;
- 2) w XIII rubryce świadectwa AFIS dokonuje się wpisu o treści w języku polskim: „Posiadacz świadectwa kwalifikacji jest upoważniony do prowadzenia korespondencji w języku polskim”, oraz w języku angielskim: „*The holder of this certificate is entitled to operate aviation R/T equipment in Polish language*”.

§ 123. Informator AFIS, który w dniu wejścia w życie rozporządzenia zapewnia AFIS na lotnisku

niekontrolowanym, na którym zgodnie z opublikowanym w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska, AFIS jest zapewniana w języku polskim i angielskim, posiadając w swojej licencji FIS lub świadectwie AFIS upoważnienie do prowadzenia korespondencji jedynie w języku polskim, jest zobowiązany w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia do zdania przedmiotu, o którym mowa w § 118 ust. 3 pkt 1, ograniczony do języka angielskiego.

**§ 124.** Świadectwa FIS i świadectwa AFIS wydane na mocy ustawy przed dniem wejścia w życie rozporządzenia, podlegają wymianie na zgodne z rozporządzeniem w terminie 3 miesięcy od dnia jego wejścia w życie.

### **Rozdział 13**

#### **Przepisy końcowe**

**§ 125.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 74 pkt 5, § 94 pkt 5 lit. b oraz w odniesieniu do języka angielskiego z wyjątkiem § 77 pkt 2, § 79 pkt 2, § 82 pkt 3, § 86, § 87 pkt 2, § 90 pkt 2, § 99 pkt 2, § 102 pkt 2, § 104 pkt 3, § 106, § 107 pkt 2, § 110 ust. 1 pkt 3, które wchodzi w życie po upływie 7 lat od dnia ogłoszenia rozporządzenia<sup>7)</sup>.

**MINISTER**  
**TRANSPORTU, BUDOWNICTWA**  
**I GOSODARKI MORSKIEJ**

<sup>7)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia w zakresie dotyczącym praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego oraz informatora służby informacji powietrznej.



**Załącznik nr 1**

**Skróty nazw uprawnień wpisywanych do licencji i świadectw kwalifikacji**

1. Nazwy dla poszczególnych licencji i świadectw kwalifikacji:

Nazwa specjalności		Symbol licencji
w języku polskim	w języku angielskim	
praktykant-kontroler ruchu lotniczego	student air traffic controller licence	S-ATCL
kontroler ruchu lotniczego	air traffic controller	ATCL

Nazwa specjalności		Symbol świadectwa kwalifikacji
w języku polskim	w języku angielskim	
informator służby informacji powietrznej	flight information service officer	FISC
informator lotniskowej służby informacji powietrznej	aerodrome flight information service officer	AFISC

2. Skróty nazw uprawnień i uprawnień uzupełniających wpisywane do licencji i świadectw kwalifikacji.

Symbol - skrót	Nazwa w języku polskim	Nazwa w języku angielskim
<b>Wpisy do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego</b>		
ADV	uprawnienie kontroli lotniska wizualnej	Aerodrome Control Visual rating
ADI	uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej	Aerodrome Control Instrument rating
APP	uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej	Approach Control Procedural rating
APS	uprawnienie kontroli zbliżania radarowej	Approach Control Surveillance rating
ACP	uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej	Area Control Procedural rating
ACS	uprawnienie kontroli obszaru radarowej	Area Control Surveillance

		rating
<b>Wpisy do licencji kontrolera ruchu lotniczego</b>		
TWR	uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska	Tower Control endorsement
GMC	uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego	Ground Movement Control endorsement
GMS	uprawnienie uzupełniające nadzoru ruchu naziemnego	Ground Movement Surveillance endorsement
AIR	uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań	Air Control endorsement
RAD	uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru	Radar endorsement
PAR	uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego	Precision Approach Radar endorsement
SRA	uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru SRA	Surveillance Radar Approach endorsement
ADS	uprawnienie uzupełniające zarządzania ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS	Automatic Dependent Surveillance endorsement
TCL	uprawnienie uzupełniające kontroli rejonu kontrolowanego lotniska	Terminal Control endorsement
OCN	uprawnienie uzupełniające kontroli oceanicznej	Oceanic Control endorsement
OJTI	uzupełniające uprawnienie instruktorskie	On-the-Job Training Instructor endorsement
OSTI	uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego	On-the-Simulator Training Instructor special endorsement
<b>Wpisy do świadectwa kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej</b>		
FIS	uprawnienie obszarowej służby informacji powietrznej	Flight Information Service rating
RIS	uprawnienie radarowej obszarowej służby informacji powietrznej	Radar Information Service rating
OJTI	uzupełniające uprawnienie instruktorskie	On-the-Job Training Instructor endorsement
OSTI	uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego	On-the-Simulator Training Instructor

		special endorsement
<b>Wpisy do świadectwa kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej</b>		
OJTI	uzupełniające uprawnienie instruktorskie	On-the-Job Training Instructor endorsement
OSTI	uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego	On-the-Simulator Training Instructor special endorsement

Oprócz wymienionych w tabeli uprawnień oraz uprawnień uzupełniających, w licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz świadectwach kwalifikacji FIS i AFIS, wpisuje się uprawnienie uzupełniające w jednostce w formie skrótu odpowiedniej nazwy lotniska albo części przestrzeni powietrznej, opublikowanego w Zbiorze Informacji Lotniczych – AIP Polska.

3. Treść wpisów do licencji i świadectw kwalifikacji personelu ATS potwierdzających spełnienie albo niespełnienie wymogu posiadania biegłości językowej.

Wpis w języku polskim	Wpis w języku angielskim
<b>Spełnienie wymogu posiadania biegłości językowej</b>	
<i>Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO: Język polski ważny do [DATA]</i>	<i>Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 in: Polish valid until [DATE]</i>
<i>Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO: Język angielski ważny do [DATA]</i>	<i>Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 in: English valid until [DATE]</i>
<b>Brak spełnienia wymogu posiadania biegłości językowej</b>	
<i>Nie spełnia wymogu biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO dla języka polskiego</i>	<i>Does not meet language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for Polish</i>
<i>Nie spełnia wymogu biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO dla języka angielskiego</i>	<i>Does not meet language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English</i>

**Wzory licencji i świadectw kwalifikacji personelu ATS**

1) WZÓR - Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego.

<p><b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> <b>REPUBLIC OF POLAND</b></p> <p><b>Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC</b> <b>Civil Aviation Office – CAO</b></p> <p><b>LICENCJA PRAKTYKANTA -</b> <b>KONTROLERA RUCHU</b> <b>LOTNICZEGO</b></p> <p><b>STUDENT AIR TRAFFIC</b> <b>CONTROLLER LICENCE</b></p>	
<p><b>XIV</b> Wyяснение скрџтов управлениџ</p> <p>Kontroli lotniska wizualnej Kontroli lotniska instrumentalnej Kontroli zblizania proceduralnej Kontroli zblizania radarowej Kontroli obszaru proceduralnej Kontroli obszaru radarowej</p> <p><b>IX – WAŻNOŚĆ</b> Licencja jest wydana bezterminowo. Niniejsza licencja upowaznia jej posiadacza do pehnienia słuźby kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego, który jest w tym czasie obecny i który posiada waźna licencję kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniem okrędlającym rodzaj słuźby kontroli ruchu lotniczego zapewnianej przez praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, które jest waźne w danym organie słuźb ruchu lotniczego. Licencja jest waźna tylko łącznie z dowodem tożsamości jej posiadacza ze zdjęciem.</p> <p><b>XIII – Uwagi i ograniczenia</b> Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika I ICAO - język polski waźny bezterminowo. Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika I ICAO - język angielski waźny do: dd/mm/rrrr</p>	<p><b>XIV</b> Rating Abbreviation Decode</p> <p>Aerodrome Control Visual Aerodrome Control Instrument Approach Control Procedural Approach Control Surveillance Area Control Procedural Area Control Surveillance</p> <p><b>IX – VALIDITY</b> This licence is issued lifetime. This licence is valid only for the purpose of authorising the holder to provide an air traffic control service under the supervision of an On-the-Job-Training instructor who is present at the time and is the holder of a valid air traffic controller licence which includes a rating specifying the type of air traffic control service being provided by the student air traffic controller and which is valid at the air-traffic service Unit in question. This licence is valid only with a legal identity document of the licence holder containing a photograph.</p> <p><b>XIII – Remarks and limitations</b> Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for Polish valid lifetime. Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English valid until dd/mm/rrrr</p>

<p><b>I</b></p> <p>Państwo wydania State of Issue: <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> <b>REPUBLIC OF POLAND</b></p> <p><b>III</b></p> <p>Numer licencji Licence number: <b>PL-xxxx-S-ATCL-zz</b></p> <p><b>IV</b></p> <p>Imię i nazwisko posiadacza Name and surname of holder: <b>Jan Kowalski</b></p> <p><b>IVa</b></p> <p>Data i miejsce urodzenia Date and place of birth: dd/mm/rrrr, Abcdef, Polska</p> <p><b>V</b></p> <p>Adres zamieszkania Address of holder: ul. Abcdef xx-xxx Abcdef, Polska</p> <p><b>VI</b></p> <p>Obywatelstwo Nationality: polskie Polish</p> <p><b>VII</b></p> <p>Podpis posiadacza Signature of holder:</p> <p><b>VIII</b></p> <p>Władza wydająca Issuing Authority: Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Office</p> <p><b>X</b></p> <p>Podpis wydającego, data Signature of issuing officer, date: dd/mm/rrrr A. Bcdef</p> <p><b>XI</b></p> <p>Pieczęć ULC Stamp of CAO:</p>	<p><b>I</b></p> <p>Państwo wydania State of Issue: <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> <b>REPUBLIC OF POLAND</b></p> <p><b>III</b></p> <p>Numer licencji Licence number: <b>PL-xxxx-S-ATCL-zz</b></p> <p><b>IV</b></p> <p>Imię i nazwisko posiadacza Name and surname of holder: <b>Jan Kowalski</b></p> <p><b>IVa</b></p> <p>Data i miejsce urodzenia Date and place of birth: dd/mm/rrrr, Abcdef, Polska</p> <p><b>V</b></p> <p>Adres zamieszkania Address of holder: ul. Abcdef xx-xxx Abcdef, Polska</p> <p><b>VI</b></p> <p>Obywatelstwo Nationality: polskie Polish</p> <p><b>VII</b></p> <p>Podpis posiadacza Signature of holder:</p> <p><b>VIII</b></p> <p>Władza wydająca Issuing Authority: Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Office</p> <p><b>X</b></p> <p>Podpis wydającego, data Signature of issuing officer, date: dd/mm/rrrr A. Bcdef</p> <p><b>XI</b></p> <p>Pieczęć ULC Stamp of CAO:</p>
--	--

<p><b>II</b></p> <p>Title of Licence: <b>Student air traffic controller licence</b></p> <p>This licence is subject to the inclusion of a valid medical certificate and to any other specified conditions. The holder of this licence is entitled to exercise the functions of a student air traffic controller for the purpose of becoming qualified for the grant of air traffic controller licence in the following rating(s) as stated:</p> <p><b>XII</b></p> <p>Rating</p> <p><b>ADV</b></p> <p><b>ADI</b></p> <p><b>APP</b></p> <p><b>APS</b></p> <p><b>ACP</b></p> <p><b>ACS</b></p> <p>Practical Examination Date</p> <p>-----</p> <p>dd/mm/rrrr</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>	<p><b>II</b></p> <p>Nazwa licencji: <b>Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego</b></p> <p>Niniejsza licencja jest waźna jedynie z waźnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim i po spehneniu innych okrędlonych warunków. Posiadaacz niniejszej licencji jest uprawniony do wykonywania czynności praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego w celu uzyskania kwalifikacji wymaganych dla przyznania mu licencji kontrolera ruchu lotniczego wraz z następującymi uprawnieniami:</p> <p><b>XII</b></p> <p>Uprawnienie</p> <p><b>ADV</b></p> <p><b>ADI</b></p> <p><b>APP</b></p> <p><b>APS</b></p> <p><b>ACP</b></p> <p><b>ACS</b></p> <p>Data praktycznego egzaminu praktycznego</p> <p>-----</p> <p>dd/mm/rrrr</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
--	--

<p><b>II</b></p> <p>Nazwa licencji: <b>Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego</b></p> <p>Niniejsza licencja jest waźna jedynie z waźnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim i po spehneniu innych okrędlonych warunków. Posiadaacz niniejszej licencji jest uprawniony do wykonywania czynności praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego w celu uzyskania kwalifikacji wymaganych dla przyznania mu licencji kontrolera ruchu lotniczego wraz z następującymi uprawnieniami:</p> <p><b>XII</b></p> <p>Uprawnienie</p> <p><b>ADV</b></p> <p><b>ADI</b></p> <p><b>APP</b></p> <p><b>APS</b></p> <p><b>ACP</b></p> <p><b>ACS</b></p> <p>Data praktycznego egzaminu praktycznego</p> <p>-----</p> <p>dd/mm/rrrr</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>	<p><b>II</b></p> <p>Title of Licence: <b>Student air traffic controller licence</b></p> <p>This licence is subject to the inclusion of a valid medical certificate and to any other specified conditions. The holder of this licence is entitled to exercise the functions of a student air traffic controller for the purpose of becoming qualified for the grant of air traffic controller licence in the following rating(s) as stated:</p> <p><b>XII</b></p> <p>Rating</p> <p><b>ADV</b></p> <p><b>ADI</b></p> <p><b>APP</b></p> <p><b>APS</b></p> <p><b>ACP</b></p> <p><b>ACS</b></p> <p>Practical Examination Date</p> <p>-----</p> <p>dd/mm/rrrr</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p> <p>-----</p>
--	--

**Celowo pozostawiono niezapisaną**  
**Intentionally left blank**

**Celowo pozostawiono niezapisaną**  
**Intentionally left blank**

**Celowo pozostawiono niezapisaną**  
**Intentionally left blank**

**Celowo pozostawiono niezapisaną**  
**Intentionally left blank**

2) Licencja kontrolera ruchu lotniczego

**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**REPUBLIC OF POLAND**  
**Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC**  
*Civil Aviation Office – CAO*

**LICENCJA KONTROLERA**  
**RUCHU LOTNICZEGO**  
**AIR TRAFFIC CONTROLLER**  
**LICENCE**

**I** Państwo wydania State of issue:  
**REPUBLIKA POLSKA**  
**REPUBLIC OF POLAND**

**III** Numer licencji Licence number:  
**PL-XXXX-ATCL-ZZ**

**IV** Imię i nazwisko posiadacza Name and surname of holder:  
**Jan Kowalski**

**IVa** Data i miejsce urodzenia Date and place of birth:  
 dd/mm/rrrr, Abcdef, Polska

**V** Adres zamieszkania Address of holder:  
 ul. Abcdef  
 xx-xxx Abcdef, Polska

**VI** Obywatelstwo Nationality:  
 polskie (Polish)

**VII** Podpis posiadacza Signature of holder:  
 \_\_\_\_\_

**VIII** Władza wydająca Issuing Authority:  
 Urząd Lotnictwa Cywilnego  
 Civil Aviation Office

**X** Podpis wydającego, data i data of issuing officer,  
 data: dd/mm/rrrr  
 A. Bedef

**XI** Pieczęć ULC Stamp of CAO:  
 \_\_\_\_\_

**II** Nazwa licencji Title of licence:  
**Licencja kontrolera ruchu lotniczego**  
**Air traffic controller licence**

**IX** Właściwość: Niniejsza licencja jest wydana bezterminowo i może być wykorzystywana tylko łącznie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim. *Validity: This licence is issued lifetime and must be accompanied by a legal identity document of the licence holder containing a photograph and a valid medical certificate.*

Uprawnienia/Upewnienia Instruktorskie: Posiadać jest uprawniony do wykonywania czynności w organach ATS, zgodnie z następującymi ważnymi uprawnieniami i upewnieniami uzupelniającymi wyszczególnionymi w części XIb. *The holder is entitled to exercise the functions of the following ratings at the ATS units for which current endorsements are held as detailed in section XIb.*

**XIIIa** Uprawnienie: Rating:  
 ACS

Data wydania: Date of first issue:  
 dd/mm/rrrr

Uprawnienie instruktorskie: Instructor endorsement:  
 OTI  
 OSTI

**XIV** Wyjaśnienie skrótów – Decode of Abbreviations  
 Skróty uprawnień – Rating Abbreviations:

Kontroli lotniska (Aerodrome Control Visual)-ADY  
 Kontroli lotniska instrumentalnej (Aerodrome Control Instrument)-ADI  
 Kontroli zbliżania proceduralnej (Approach Control Procedural)-APP  
 Kontroli zbliżania radarowej (Approach Control Surveillance)-APS  
 Kontroli obszaru proceduralnej (Area Control Procedural)-ACP  
 Kontroli obszaru radarowej (Area Control Surveillance)-ACS

Skróty uprawnień uzupełniających – Endorsement Abbreviations:

Kontroli lotniska (Tower Control)-TWR  
 Kontroli ruchu naziemnego (Ground Movement Control)-GMC  
 Kontroli ruchu naziemnego za pomocą radaru (Ground Movement Surveillance)-GMS  
 Kontroli startów i lądowań (Air Control)-AIR  
 Kontroli za pomocą radaru (Radar)-RAD  
 Kontroli podejścia za pomocą radaru podjęcia precyzyjnego (Precision Approach Radar)-PAR  
 Kontroli zbliżania za pomocą radaru (Surveillance Radar Approach)-SRA  
 Kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (Terminal Control)-TCL  
 Zarządzanie ruchem lotniczym przy użyciu systemu ADS (Automate Dependent Surveillance)-ADS  
 Kontroli oceanicznej (Oceanic Control)-OCN  
 Instruktorskie (On-the-Job Training Instructor)-OTI  
 Specjalne instrukcje symulatorowego (On-the-Simulator Training Instructor special)-OSTI

XII b	Bieżące upewnienia i upewnienia uzupełniające – Current Ratings and Endorsements		Ważne do dnia Valid until	Potwierdzenie Confirmation	Uprawnienie uzupełniające w jednostce Unit endorsement		Uprawnienie /upewnienie uzupełniające Rating/Endorsement	Ważne do dnia Valid until	Potwierdzenie Confirmation
	Organ Unit ICAO symbol ICAO indicator	Sektor/Stanowisko Sector/Position							
EPWW	GAT		dd/mm/rrrr			ACS/RAD			
---	---		dd/mm/rrrr			OTI			

**XIII – Uwagi – Remarks**

Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO – język polski ważny bezterminowo.  
*Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for Polish valid lifetime.*

Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO – język angielski ważny do: dd/mm/rrrr  
*Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English valid until: dd/mm/rrrr*

3) Świadcstwo kwalifikacji FIS

RZECZPOSPOLITA POLSKA  
REPUBLIC OF POLAND  
Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC  
Civil Aviation Office – CAO

**ŚWIADCTWO  
KWALIFIKACJI  
INFORMATORA SŁUŻBY  
INFORMACJI POWIETRZNEJ**

**CERTIFICATE OF  
QUALIFICATION OF THE FLIGHT  
INFORMATION SERVICE OFFICER**

<b>I</b>	Państwo wydania State of issue: <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND</b>
<b>III</b>	Numer świadectwa Certificate number: <b>PL-XXXX-FISC-ZZ</b>
<b>IV</b>	Imię i nazwisko posiadacza Name and surname of holder: <b>Jan Kowalski</b>
<b>IVa</b>	Data i miejsce urodzenia Date and place of birth: dd/mm/rrrr, Abcdef, Polska
<b>V</b>	Adres zamieszkania Address of holder: ul. Abcdef xx-xxx Abcdef, Polska
<b>VI</b>	Obywatelstwo Nationality: polskie (Polish)
<b>VII</b>	Podpis posiadacza Signature of holder:
<b>VIII</b>	Władza wydająca Issuing authority: Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Office
<b>X</b>	Podpis wydającego, data Signature of issuing officer, date: dd/mm/rrrr A. Bcdef
<b>XI</b>	Pieczęć ULC Stamp of CAO:

<b>II</b>	Nazwa świadectwa Title of certificate: <b>Świadcstwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej Certificate of qualification of the flight information service officer</b>
<b>IX</b>	Ważność: Niniejsze świadectwo jest wydane beztęmiennowo i może być wykorzystywane tylko łącznie z dowodem tożsamości posiadacza ze zdjęciem i ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim. Validity: This certificate is issued lifetime and must be accompanied by a legal identity document of the certificate holder, containing a photograph and a valid medical certificate.
<b>XIIa</b>	Uprawnienia/oprawienia instruktorskie: Posiadać jest uprawniony do wykonywania czynności w organach ATS, zgodnie z następującymi ważnymi uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wyszczególnionymi w części XIIb. The holder is entitled to exercise the functions of the following ratings at the ATS units for which current endorsements are held as detailed in section XIIb. Uprawnienie: Rating: FIS RIS Data wydania: Date of first issue: dd/mm/rrrr dd/mm/rrrr Uprawnienie instruktorskie: Instructor endorsement: OJTI OSTI

<b>XIV</b>	Wyjaśnienie skrótów – Decode of Abbreviations Skróty uprawnień - Rating Abbreviations: Obszarowej służby informacji powietrznej (Flight Information Service) FIS Radarowej obszarowej służby informacji powietrznej (Radar Information Service) RIS Skróty uprawnień uzupełniających – Endorsement Abbreviations: Instruktorskie (On-the Job Training Instructor)-OJTI Specjalne instruktora symulatorowego (On-the-Simulator Training Instructor)-OSTI
------------	---

XII b	Bieżące uprawnienia i oprawienia uzupełniające – Current Ratings and Endorsements		Ważne do dnia Valid until	Potwierdzenie Confirmation	Uprawnienie /oprawienie uzupełniające Ratings/Endorsements	Uprawnienie /oprawienie uzupełniające Ratings/Endorsements	Ważne do dnia Valid until	Potwierdzenie Confirmation
	Uprawnienie /oprawienie uzupełniające w jednostce Unit endorsement	Organ /Unit ICAO symbol ICAO indicator						
EPWW	Olsztyn	FIS	dd/mm/rrrr					
EPWW	Olsztyn	RIS	dd/mm/rrrr					
---	---	OJTI	dd/mm/rrrr					

**XIII** – Uwagi – Remarks  
Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika I ICAO - język polski ważny bezterminowo.  
Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for Polish valid lifetime.  
Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika I ICAO - język angielski ważny do: dd/mm/rrrr  
Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English valid until dd/mm/rrrr

## 4) Świadczenie kwalifikacji AFIS

**RZECZPOSPOLITA POLSKA**  
**REPUBLIC OF POLAND**  
 Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC  
*Civil Aviation Office – CAO*  
  
**ŚWIADCTWO**  
**KWALIFIKACJI**  
**INFORMATORA**  
**LOTNISKOWEJ SŁUŻBY**  
**INFORMACJI POWIETRZNEJ**  
  
**CERTIFICATE OF**  
**QUALIFICATION OF THE**  
**AERODROME FLIGHT**  
**INFORMATION SERVICE OFFICER**

<b>I</b>	Państwo wydania <i>State of issue:</i> <b>RZECZPOSPOLITA POLSKA</b> <b>REPUBLIC OF POLAND</b>
<b>III</b>	Numer świadectwa <i>Certificate number:</i> <b>PL-xxxx-AFIS-ZZ</b>
<b>IV</b>	Imię i nazwisko posiadacza <i>Name and surname of holder:</i> <b>Jan Kowalski</b>
<b>IVa</b>	Data i miejsce urodzenia <i>Date and place of birth:</i> dd/mm/rrrr, Abcdef, Polska
<b>V</b>	Adres zamieszkania <i>Address of holder:</i> ul. Abcdef xx-xxx Abcdef, Polska
<b>VI</b>	Obywatelstwo <i>Nationality:</i> polskie <i>(Polish)</i>
<b>VII</b>	Podpis posiadacza <i>Signature of holder:</i> _____
<b>VIII</b>	Władza wydająca <i>Issuing Authority:</i> Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>
<b>X</b>	Podpis wydającego, data <i>Signature of issuing officer, date:</i> dd/mm/rrrr A. Bcdef
<b>XI</b>	Pieczęć ULC <i>Stamp of CAO:</i> _____

<b>II</b>	Nazwa świadectwa <i>Title of certificate:</i> <b>Świadczenie kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacyjnej</b> <b>Certificate of qualification of the aerodrome flight information service officer</b>
<b>IX</b>	Ważność: Niniejsze świadectwo jest wydane bezterminowo, i może być wykorzystywane tylko łącznie z dowodem tożsamości posiadacza, ze zdjęciem i waznym orzeczeniem toniowo-lekarskim. <i>Validity: This certificate is issued lifetime and must be accompanied by a legal identity document of the certificate holder containing a photograph and a valid medical certificate.</i>
<b>XIIa</b>	Uzupelniające uprawnienia instruktorskie: Posiadacz jest uprawniony do wykonywania czynności w organach ATS, zgodnie z następującymi warunkami uprawnieniami uzupełniającymi w jednostce wyżej wymienionej w części XIIb. <i>Instructor endorsements: The holder is entitled to exercise the functions of the following unit endorsements at the ATS units as detailed in section XIIb.</i>

<b>Uzupelniające uprawnienia instruktorskie:</b> <i>Instructor endorsement:</i>	Data wydania: <i>Date of first issue:</i>
OTI	dd/mm/rrrr
OSTI	dd/mm/rrrr

**XIV Wyjaśnienie skrótów – Decode of Abbreviations**

Skryty uprawnien uzupełniających – *Endorsement Abbreviations:*  
 Instruktorskie (On-the-Job Training Instructor)-OTI  
 Specjalne Instruktorów Symulatorów (On-the-Simulator Training Instructor)-OSTI

<b>XII b Bieżące uprawnienia uzupełniające – Current Endorsements</b>		<b>Uzupelniające uprawnienie instruktorskie</b> <i>Instructor Endorsement</i>	<b>Ważne do dnia</b> <i>Valid until</i>	<b>Potwierdzenie</b> <i>Confirmation</i>	<b>Uzupelnienie uprawnienie instruktorskie</b> <i>Instructor Endorsement</i>	<b>Ważne do dnia</b> <i>Valid until</i>	<b>Potwierdzenie</b> <i>Confirmation</i>
<b>Uzupelnienie uprawnienie w jednostce (ICAO symbol) <i>Unit endorsement (ICAO indicator)</i></b>	<b>Uzupelnienie uprawnienie w jednostce (ICAO symbol) <i>Unit endorsement (ICAO indicator)</i></b>	<b>Potwierdzenie</b> <i>Confirmation</i>	<b>Ważne do dnia</b> <i>Valid until</i>	<b>Potwierdzenie</b> <i>Confirmation</i>	<b>Uzupelnienie uprawnienie instruktorskie</b> <i>Instructor Endorsement</i>	<b>Ważne do dnia</b> <i>Valid until</i>	<b>Potwierdzenie</b> <i>Confirmation</i>
ERMO	---		dd/mm/rrrr				
---	OTI		dd/mm/rrrr				

**XIII – Uwagi – Remarks**

Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO – język polski ważny bezterminowo.  
*Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for Polish valid lifetime.*

Spełnia wymóg biegłości językowej zgodnie z pkt 1.2.9.4 Załącznika 1 ICAO – język angielski ważny do: dd/mm/rrrr  
*Meets language proficiency requirement in accordance with para 1.2.9.4 of ICAO Annex 1 for English valid until dd/mm/rrrr*



1. Licencję i świadectwo kwalifikacji wydaje się na papierze koloru białego, o fakturze zapobiegającej przerabianiu lub podrabianiu dokumentu oraz sprzyjającej ujawnianiu takich działań. Papier powinien być dostatecznie trwały, umożliwiający wieloletnie użytkowanie. Licencja i świadectwo kwalifikacji jest wydawane na pasie stanowiącym ½ formatu A-4 powstającym z wydłużonego cięcia, a każda strona stanowi ¼ długości tego pasa.
2. Każda licencja i świadectwo kwalifikacji posiada:
  - 1) stronę tytułową określającą rodzaj dokumentu;
  - 2) standardowe części oznaczone numeracją rzymską, zawierające wpisy do licencji stałe i zmienne:
    - a) część I zawiera nadruk w języku polskim: „Rzeczpospolita Polska” i angielskim: „Republic of Poland”,
    - b) część II zawiera nazwę licencji albo świadectwa kwalifikacji w języku polskim i angielskim;
    - c) część III zawiera numer licencji przedstawiony następująco: „PL-xxxxSYMBOLzz, który zawiera:
      - oznaczenie PL – kod przydzielony Polsce przez ONZ,
      - kolejne cyfry osobistego numeru członka personelu lotniczego, który jest przydzielony mu przez Rejestr Personelu Lotniczego,
      - SYMBOL – symbol literowy wymieniony w tablicy w ust. 3,
      - dwie ostatnie cyfry roku pierwszego wydania licencji, np. 11,
    - d) część IV zawiera imię i nazwisko posiadacza licencji, wpisane alfabetem łacińskim, nawet wówczas, gdy pisownia nazwiska i imienia w języku ojczystym posiadacza jest pisana innym alfabetem,
    - e) część IVa jest przeznaczona na wpisanie daty i miejsca urodzenia w następujący sposób: dd/mm/rrrr, przy czym litery d oznaczają dni, mm oznaczają miesiąc, rrrr oznaczają rok,
    - f) część V jest przeznaczona na wpisanie adresu posiadacza licencji albo świadectwa kwalifikacji: nazwę ulicy, nr domu i mieszkania, kod pocztowy, miejscowość, nazwę kraju w języku polskim,
    - g) część VI zawiera obywatelstwo wpisane w języku polskim i angielskim,
    - h) część VII jest przeznaczona na podpis posiadacza licencji albo świadectwa kwalifikacji,
    - i) część VIII zawiera nazwę organu wydającego licencję albo świadectwo kwalifikacji w języku polskim: „Urząd Lotnictwa Cywilnego” i angielskim: „Civil Aviation Office”,
    - j) część IX zawiera określenie okresu, na który licencja albo świadectwo kwalifikacji zostało wydana, dokonane w języku polskim i angielskim,

- k) część X jest przeznaczona na podpis Prezesa Urzędu albo osoby wydającej licencje i świadectwa kwalifikacji w jego imieniu,
- l) część XI jest przeznaczona na odcisk pieczęci Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- m) część XII jest przeznaczona na wpisy w języku polskim i angielskim:
- uprawnień i uzupełniających uprawnień instruktorów nadanych posiadaczowi licencji albo świadectwa kwalifikacji, podlegających przedłużeniu ważności oraz dat ich pierwszego wydania. Wpisy te nie podlegają usunięciu w przypadku utraty ważności uprawnień,
  - dokonanych przedłużeń ważności wpisanych uprawnień i uzupełniających uprawnień instruktorów przez uprawnionego egzaminatora państwowego,
- n) część XIII jest przeznaczona na wpisanie ograniczeń oraz biegłości językowej w zakresie języka polskiego lub angielskiego a także innych wymaganych przez art. 39 Konwencji Chicagowskiej,
- o) część XIV jest przeznaczona na informację o znaczeniu skrótów użytych w danej licencji albo świadectwie kwalifikacji we wpisach uprawnień i uzupełniających uprawnień instruktorów, przedłużeń ich ważności i ograniczeń oraz na inne wpisy;
- 3) Na niewykorzystanych stronach licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego należy zamieścić napis w języku polskim: „Celowo pozostawiono niezapisaną” i angielskim „*Intentionally left blank*”.

### Szczegółowe warunki prowadzenia szkolenia lotniczego

W celu zapewnienia właściwych warunków i sposobu prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania licencji, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych, ośrodek:

- 1) określa i zarządza organizacją zgodnie ze strukturą organizacyjną wspomagającą bezpieczeństwo, efektywność i ciągłość szkolenia;
- 2) zapewnia, że jego struktura określa:
  - a) zakres władzy, odpowiedzialność i obowiązki kadry zarządzającej odpowiedzialnej za zadania związane z procesem szkolenia i zarządzania jakością,
  - b) zależności i obieg sprawozdawczości pomiędzy różnymi częściami i procesami organizacji;
- 3) zapewnia kadre zarządzającą, do której zalicza się:
  - a) kierownika odpowiedzialnego,
  - b) kierownika szkolenia,
  - c) szefa szkolenia teoretycznego,
  - d) szefa szkolenia praktycznego,
  - e) kierownika/szefa technicznego,
  - f) kierownika jakości.
- 4) dysponuje bazą dydaktyczną i zapleczem odpowiednim do rodzaju, zakresu i intensywności oferowanego szkolenia lotniczego, w tym niezbędnymi obiektami oraz urządzeniami;
- 5) zapewnia, że baza dydaktyczna umożliwi osiągnięcie celów szkolenia zawartych w planach lub programach szkolenia;
- 6) wypełnia swoje zobowiązania finansowe, takie jak stałe i zmienne koszty działalności lub koszty inwestycji kapitałowych;
- 7) wykazuje swoją zdolność gospodarczą i finansową w oparciu o sprawozdania finansowe, o których mowa w przepisach o rachunkowości;
- 8) utrzymuje środki materialne w stanie nie niższym niż wykazanym podczas certyfikacji;
- 9) ubezpiecza się od odpowiedzialności cywilnej za szkody wynikające z prowadzonej działalności stosownie do rodzaju oferowanego szkolenia;
- 10) który korzysta z usług innego podmiotu zapewnia, że porozumienia o współpracy obejmują wzajemną odpowiedzialność;
- 11) posiada system zarządzania jakością, za pomocą którego:
  - a) określa politykę i strategię systemu jakości oraz zapewnia ich stosowanie na wszystkich poziomach organizacji,
  - b) określa program zapewnienia jakości, zawierający procedury przeznaczone do weryfikacji zgodności systemów oraz wszystkich zachodzących procesów z mającymi zastosowanie wymogami, standardami i procedurami,
  - c) zapewnia, w formie pisemnych porozumień, że korzystając z usług szkoleniowych innego podmiotu lub podwykonawcy, obejmuje je programem zapewnienia jakości,
  - d) dostarcza dowodów funkcjonowania systemu jakości w formie instrukcji i dokumentacji monitorowania,

- e) wyznacza przedstawicieli kadry zarządzającej do monitorowania zgodności z procedurami i właściwośći procedur w celu zapewnienia bezpiecznego i skutecznego przebiegu szkolenia,
  - f) przeprowadza przeglądy systemu jakości i w razie konieczności identyfikuje, właściwie adresuje oraz podejmuje działania naprawcze,
  - g) określa skuteczność zrealizowanych działań naprawczych,
  - h) szkoli personel organizacji w zakresie zapewnienia jakości,
  - i) gromadzi i przechowuje dokumentację monitorowania systemu jakości przez okres nie krótszy, niż okres funkcjonowania ośrodka;
- 12) który posiada certyfikat ISO 9001 wydany przez organizację posiadającą odpowiednią akredytację, obejmujący szkolenie służb ruchu lotniczego, uznaje się, że w wystarczającym stopniu potwierdza zgodność wymogów rozporządzenia. W takim przypadku, ośrodek przedstawia krajowemu organowi nadzorującemu dokumentację związaną z posiadanym certyfikatem;
- 13) posiada Instrukcję systemu jakości, która zawiera co najmniej:
- a) politykę oraz strategię systemu jakości wraz z oświadczeniem kierownika odpowiedzialnego co do założonych celów jakie system jakości podmiotu ma osiągnąć,
  - b) osoby funkcyjne systemu jakości,
  - c) zakres systemu jakości,
  - d) metody realizacji celów systemu jakości,
  - e) metody pozyskiwania informacji podczas kontroli i audytów,
  - f) dokumentację systemu jakości, jej obieg w postępowaniu naprawczym oraz zasady i procedury jej przechowywania,
  - g) odpowiedzialność za jakość podwykonawców szkolenia,
  - h) program zapewnienia jakości zawierający:
    - zakres programu zapewnienia jakości,
    - procedury kontroli jakości z zastosowaniem kart kontrolnych jakości,
    - zasady planowania i prowadzenia audytów systemu jakości,
    - czynności związane z działaniami naprawczymi,
    - ocenę jakości organizacji i zarządzania,
    - szkolenie personelu w zakresie zapewnienia jakości;
- 14) opracowuje Instrukcję szkolenia, która:
- a) opisuje strategię działalności ośrodka oraz procesy i procedury stosowane w procesie szkolenia,
  - b) jest w pełni zgodna ze wszystkimi dokumentami regulaminowymi oraz obowiązującymi przepisami;
- 15) zapewnia, że przepisy instrukcji szkolenia są rozumiane i stosowane w sposób jednolity przez personel jego wszystkich komórek organizacyjnych;
- 16) udostępnia instrukcję szkolenia całemu jego personelowi;
- 17) utrzymuje aktualność informacji zawartych w instrukcji szkolenia i dokonuje zmian, jeżeli co najmniej:
- a) dokonano zmian w strategii, procedurach lub stosowanych praktykach,
  - b) wynikają z doświadczenia w pracy operacyjnej,
  - c) dokonano zmian w zakresie świadczonych usług szkoleniowych,
  - d) zmianie uległa zawartość programów szkolenia,

- e) zainstalowano nowy system lub urządzenia techniczne mające znaczący wpływ na proces szkolenia,
  - f) dokonano zmian w certyfikacie,
  - g) zachodzi potrzeba utrzymania standaryzacji procesów szkolenia;
- 18) niezwłocznie przekazuje, zatwierdzone przez Prezesa Urzędu, wszelkie zmiany do instrukcji szkolenia wszystkim innym podmiotom i osobom, którym instrukcja ta została wydana;
- 19) wyznacza osobę odpowiedzialną za realizację przedsięwzięć wyszczególnionych w pkt 16-18;
- 20) dokonuje przeglądu procesów oraz procedur:
- a) regularnie, przynajmniej raz w roku,
  - b) w przypadku zmiany struktury organizacyjnej lub podjęcia współpracy w zakresie szkolenia z innymi podmiotami,
  - c) po wprowadzeniu zmian technologicznych, w szczególności po wprowadzeniu nowych urządzeń i systemów,
  - d) po wprowadzeniu zmian przepisów bezpieczeństwa,
  - e) w innych przypadkach mających wpływ na jego funkcjonowanie;
- 21) zatrudnia odpowiednio liczny i wykwalifikowany personel, gwarantując, że prowadzone w nim szkolenie odbywa się w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i zrównoważony;
- 22) ustanawia procedury w zakresie rekrutacji i szkolenia personelu;
- 23) prowadzi wykaz informacji dotyczących ilości, statusu, kwalifikacji i lokalizacji personelu wykonującego zadania związane ze szkoleniem i systemem jakości;
- 24) w odniesieniu do personelu organizacji będących podwykonawcą:
- a) posiada dokumenty poświadczające odpowiednie kwalifikacje tego personelu do wykonywania zadań związanych ze szkoleniem,
  - b) zapewnia, że personel ten posiada wystarczającą wiedzę na temat jego roli w zapewnieniu ciągłości szkolenia;
- 25) wykazuje formę świadczenia pracy na jego rzecz przez osoby nie będące jego etatowymi pracownikami;
- 26) zapewnia, że szkolenie teoretyczne prowadzą odpowiednio wykwalifikowani wykładowcy, którzy:
- a) posiadają odpowiednią wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia,
  - b) wykazali się umiejętnością korzystania z odpowiednich technik szkolenia,
  - c) przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę w celu zachowania kompetencji szkoleniowych;
- 27) zapewnia, że szkolenie w zakresie umiejętności praktycznych prowadzą odpowiednio wykwalifikowani instruktorzy, którzy:
- a) spełniają wymagania dotyczące poziomu wiedzy teoretycznej i doświadczenia, stosownie do prowadzonego szkolenia,
  - b) wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik instruktorskich,
  - c) przećwiczyli techniki szkoleniowe w procedurach będących przedmiotem planowanego szkolenia,
  - d) przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę i umiejętności w celu zachowania kompetencji szkoleniowych;

- 28) zapewnia, że instruktorzy w zakresie umiejętności praktycznych są także członkami personelu służb ruchu lotniczego posiadającymi ważne uprawnienia do pełnienia tej funkcji;
- 29) zapewnia, że osoby odpowiedzialne za ocenę wiedzy kandydatów podczas szkolenia wstępnego:
  - a) wykazują się umiejętnością do przygotowania i prowadzenia testów i kontroli w tym zakresie,
  - b) przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę, po to, aby stosować aktualne standardy oceny;
- 30) zapewnia, że osoby odpowiedzialne za ocenę umiejętności kandydatów podczas szkolenia wstępnego, poza wymaganiami, o których mowa w pkt 29, są także członkami personelu służb ruchu lotniczego posiadającymi ważne uprawnienia do pełnienia tej funkcji;
- 31) szczegółowo określa kwalifikacje osób prowadzących egzaminy w ramach szkolenia wstępnego, w tym również symulatorowego;
- 32) posiada procedury określania kompetencji instruktorów i wykładowców w zakresie nauczania;
- 33) posiada program szkolenia wstępnego, odświeżającego oraz doskonalącego dla instruktorów i wykładowców, odpowiedniego do przypisanych im zadań i obowiązków, uwzględniający szkolenia z zakresu wiedzy i umiejętności w aspekcie czynnika ludzkiego;
- 34) zapewnia metodykę szkolenia adekwatną do celów, treści i czasu trwania poszczególnych etapów szkolenia;
- 35) zapewnia, że plany oraz programy szkoleń określają metody szkolenia w odniesieniu do poszczególnych zagadnień w nich zawartych;
- 36) zapewnia, że metodyka szkolenia obejmuje sposób organizacji egzaminów oraz prowadzonych ocen;
- 37) dla każdego rodzaju szkolenia opracowuje program szkolenia;
- 38) zapewnia, że program szkolenia określa co najmniej:
  - a) przedmioty nauczania wraz z przypisanymi im celami ogólnymi,
  - b) tematy zajęć,
  - c) zagadnienia wraz z przypisanymi im celami szczegółowymi, rodzajami modułów dydaktycznych i ilością jednostek lekcyjnych;
- 39) na podstawie zatwierdzonych programów szkolenia opracowuje i udostępnia uczestnikom szkolenia tygodniowy harmonogram szkolenia, który:
  - a) podlega zatwierdzeniu przez kierownika odpowiedzialnego;
  - b) zawiera, co najmniej chronologiczny układ zajęć w poszczególnych dniach tygodnia z określeniem:
    - przedmiotu i tematu zajęć,
    - godziny rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych zajęć,
    - nazwiska wykładowcy lub instruktora prowadzącego zajęcia,
    - oznaczenia miejsca prowadzenia zajęć;
- 40) prowadzi szkolenia wyłącznie w zakresie określonym w otrzymanym certyfikacie;
- 41) informuje Prezesa Urzędu o planowanych kursach szkoleniowych lub szkoleniach indywidualnych z wyprzedzeniem co najmniej siedmiu dni roboczych w stosunku do planowanej daty rozpoczęcia szkolenia;
- 42) ustanawia i prowadzi system archiwizacji procesu szkolenia gwarantujący:
  - a) kompletność danych, w celu umożliwienia rekonstrukcji historii szkolenia każdego kandydata i instruktora lub wykładowcy w organizacji,

- b) integralność danych w celu ochrony przed usunięciem lub zmianą przechowywanych danych;
- 43) ustanawia procedurę archiwizacji procesu szkolenia oraz określa zakres archiwizowanej dokumentacji i przechowuje co najmniej:
- a) szczegółową dokumentację kandydata, aby udokumentować spełnienie wszystkich wymagań szkolenia przez okres nie krótszy niż czas wykonywania czynności wynikających z licencji lub świadectw kwalifikacji członka personelu służb ruchu lotniczego, którego dotyczyło szkolenie,
  - b) dokumentację rejestracji kwalifikacji oraz szkoleń instruktorów i wykładowców ośrodka, przez minimum 2 lata od dnia, w którym osoba zaprzestała swoich obowiązków dla tego ośrodka,
  - c) dokumentację z naboru kandydatów oraz organizacji i prowadzenia szkolenia ze szczególnym uwzględnieniem ewidencji szkolenia przez okres nie krótszy, niż okres funkcjonowania ośrodka.

## Minimum wymaganych informacji, jakie powinna zawierać instrukcja szkolenia

### 1. CZĘŚĆ OGÓLNA

#### 1.1. Wstęp

Informacje dotyczące zakresu stosowania instrukcji

#### 1.2. Spis treści

#### 1.3. Administrowanie dokumentem:

- 1) procedura wprowadzania i zatwierdzania zmian;
- 2) procedura aktualizacji i stwierdzania aktualności instrukcji;
- 3) nakład instrukcji oraz wykaz egzemplarzy wzorcowych i użytkowych;
- 4) wykaz wprowadzonych zmian;
- 5) wykaz aktualnych stron;
- 6) osoba odpowiedzialna za utrzymanie aktualności informacji zawartych w instrukcji.

#### 1.4. Słownik terminów oraz odpowiadających im skrótów i definicji użytych w instrukcji.

#### 1.5. Opis zakresu szkolenia wynikający z posiadanego certyfikatu oraz wykaz programów szkolenia, których instrukcja dotyczy.

#### 1.6. Struktura i zadania ośrodka (wraz ze schematem organizacyjnym).

#### 1.7. Kwalifikacje, zakres odpowiedzialności, obowiązki i zastępstwa kierownictwa oraz personelu ośrodka, a w szczególności:

- 1) kierownika odpowiedzialnego;
- 2) kierownika jakości;
- 3) kierownika szkolenia;
- 4) szefa szkolenia teoretycznego;
- 5) szefa szkolenia praktycznego;
- 6) kierownika/szefa technicznego;
- 7) instruktorów/wykładowców szkolenia teoretycznego, w zakresie konkretnych przedmiotów nauczania;
- 8) instruktorów szkolenia praktycznego.

#### 1.8. Imienny wykaz członków kierownictwa ośrodka.

#### 1.9. Imienny wykaz kadry dydaktycznej ośrodka z podaniem kwalifikacji i uprawnień właściwych do rodzaju i zakresu szkolenia (może być w formie załącznika do instrukcji).

#### 1.10. Opis infrastruktury, wyposażenia i urządzeń będących w dyspozycji ośrodka na potrzeby szkolenia, a w szczególności:

- 1) ilość budynków oraz ilość i rozmiar pomieszczeń (sal wykładowych itp.) wraz z wyposażeniem;
- 2) pomoce szkoleniowe;
- 3) urządzenia treningowe;



## **2. SZKOLENIE PERSONELU OŚRODKA**

- 2.1. Osoby odpowiedzialne za utrzymanie standardów nauczania przez instruktorów i wykładowców.
- 2.2. Procedury określania bieżących kompetencji instruktorów i wykładowców w zakresie nauczania.
- 2.3. Szczegóły odnośnie programu szkolenia wstępnego, odświeżającego oraz doskonalącego dla instruktorów i wykładowców.

## **3. SZKOLENIE KANDYDATÓW DO LICENCJI ŚWIADECTW KWALIFIKACJI I UPRAWNIEŃ DO NICH WPISYWANYCH**

- 3.1. Ogólne wstępne (progowe) wymagania odnośnie kandydatów, w tym obcokrajowców.
- 3.2. Szkolenie wstępne.

- 1) Szkolenie podstawowe:
  - a) planowanie i organizacja szkolenia,
  - b) przebieg szkolenia,
  - c) kontrola postępów i wyników szkolenia,
  - d) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa,
  - e) dokumentacja podlegająca archiwizacji:
- 2) Szkolenie w zakresie uprawnień:
  - a) planowanie i organizacja szkolenia,
  - b) przebieg szkolenia,
  - c) kontrola postępów i wyników szkolenia,
  - d) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa,
  - e) dokumentacja podlegająca archiwizacji.

### 3.3. Szkolenie w jednostce:

- 1) planowanie i organizacja szkolenia;
- 2) przebieg szkolenia;
- 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
- 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
- 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji.

## **4. POZOSTAŁE SZKOLENIA**

- 4.1. Szkolenie do uzyskania uzupełniającego uprawnienia instruktorskiego instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI):
  - 1) planowanie i organizacja szkolenia;
  - 2) przebieg szkolenia;
  - 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
  - 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
  - 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji.
- 4.2. Szkolenie do uzyskania uzupełniającego uprawnienia instruktorskiego instruktora szkolenia symulatorowego (OSTI):

- 1) planowanie i organizacja szkolenia;
- 2) przebieg szkolenia;
- 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
- 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
- 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji.

#### 4.3. Szkolenie odświeżające:

- 1) planowanie i organizacja szkolenia;
- 2) przebieg szkolenia;
- 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
- 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
- 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji;

#### 4.4. Szkolenie w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych:

- 1) planowanie i organizacja szkolenia;
- 2) przebieg szkolenia;
- 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
- 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
- 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji.

#### 4.5. Szkolenie odbywane w celu utrzymania bądź przywrócenia wiedzy i umiejętności personelu ATS:

- 1) planowanie i organizacja szkolenia;
- 2) przebieg szkolenia;
- 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
- 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
- 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji.

#### 4.6. Szkolenie językowe:

- 1) planowanie i organizacja szkolenia;
- 2) przebieg szkolenia;
- 3) kontrola postępów i wyników szkolenia;
- 4) dokumentacja i sprawozdawczość szkoleniowa;
- 5) dokumentacja podlegająca archiwizacji.

### 5. EFEKTYWNOŚĆ SZKOLENIA

5.1. Obowiązki i uprawnienia słuchacza związane z uczestnictwem w szkoleniu.

5.2. Procedury współpracy pomiędzy komórkami szkoleniowymi ośrodka.

5.3. Procedury poprawy niesatysfakcjonujących wyników szkolenia.

5.4. Procedury zmiany instruktora szkolenia praktycznego.

5.5. Maksymalna ilość zmian instruktora dla kandydata.

5.6. Wewnętrzny system informacji zwrotnej służący wykrywaniu niedociągnięć w procesie szkolenia.

5.7. Procedury zawieszenia kandydata w obowiązkach uczestnika szkolenia.

- 6. WSPÓLPRACA W ZAKRESIE SZKOLENIA Z INNYMI PODMIOTAMI LOTNICZYMI**
  - 6.1. Zakres współdziałania w szkoleniu z innymi podmiotami prowadzącymi działalność lotniczą.
  - 6.2. Procedury wyboru podmiotów zewnętrznych jako podwykonawcy szkolenia.
  - 6.3. Wymagania stawiane podmiotom zewnętrznym w celu zakwalifikowania jako podwykonawcy szkolenia.
  - 6.4. Odpowiedzialność cywilna za szkolenie przez podwykonawcę szkolenia.
  - 6.5. Nadzór nad należyтым wypełnianiem powierzonych zadań przez podwykonawcę szkolenia lotniczego.
- 7. SYSTEM ARCHIWIZACJI PROCESU SZKOLENIA**
  - 7.1. Procedura archiwizacji procesu szkolenia.
  - 7.2. Zakres archiwizowanej dokumentacji ze wskazaniem nazw konkretnych dokumentów.
- 8. SYSTEM JAKOŚCI**
  - 8.1. Krótki opis systemu zarządzania jakością z odniesieniem do instrukcji systemu jakości.
- 9. ZAŁĄCZNIKI**
  - 9.1. Wzory dokumentów.

**Szczegółowe wymagania dotyczące szkolenia w celu utrzymania uprawnień uzupełniających w jednostce**

1. Na szkolenie uzupełniające składają się następujące rodzaje szkoleń:

- 1) szkolenia odbywane w celu utrzymania bądź przywrócenia wiedzy i umiejętności personelu ATS;
- 2) szkolenia odświeżające;
- 3) szkolenia w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych, a także, w uzasadnionych przypadkach
- 4) szkolenia językowe.

2. Szkolenie uzupełniające składa się z części teoretycznej i praktycznej, z uwzględnieniem symulacji.

3. Czas trwania każdego ze szkoleń jest określany zgodnie z funkcjonalnymi potrzebami personelu ATS pracującego w jednostce, a zwłaszcza z uwagi na:

- 1) zmiany lub planowane zmiany procedur;
- 2) zmiany lub planowane zmiany urządzeń;
- 3) ogólne wymagania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem.

4. Szkolenie w celu utrzymania bądź przywrócenia wiedzy i umiejętności personelu ATS jest prowadzone w efekcie negatywnego wyniku sprawdzenia wiadomości lub umiejętności w okolicznościach przewidzianych w tym rozporządzeniu oraz w procedurach programu utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce.

5. Zakres szkolenia w celu utrzymania bądź przywrócenia wiedzy i umiejętności personelu ATS określa się na podstawie protokołu z przeprowadzonej oceny.

6. Program szkolenia opracowany na podstawie informacji opisanych w ust. 5 podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

7. Szkolenie odświeżające zapewnia personelowi ATS utrzymanie właściwego poziomu:

- 1) wiedzy z zakresu przepisów międzynarodowych, krajowych oraz procedur lokalnych;
- 2) umiejętności w zakresie zapewnianej służby;
- 3) wiedzy z zakresu bezpieczeństwa, ochrony i zarządzania sytuacjami kryzysowymi.

8. Ośrodek opracowuje program szkolenia odświeżającego, który:

- 1) spełnia wymagania zawarte w ust. 7 pkt 1-3;
- 2) podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
- 3) jest aktualizowany na podstawie wniosków ze zdarzeń lotniczych oraz doświadczeń personelu ATS płynących z pracy na stanowiskach operacyjnych;
- 4) niezależnie od okoliczności opisanych w pkt. 3, jest poddawany przeglądowi co najmniej co 3 lata.

9. Program szkolenia odświeżającego:

- 1) opracowuje się osobno dla kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów FIS oraz informatorów AFIS;

- 2) zawiera moduł ogólny, zapoznający personel ATS ze zmianami w przepisach, procedurach i praktykach, które miały miejsce w okresie poprzedzającym szkolenie i odnoszą się do związanych z nimi zadań, pokrywający zakres ust. 7 pkt 1 i 3;
  - 3) zawiera moduły do szkolenia w ramach konkretnych uprawnień, pokrywające zakres ust. 7 pkt 2.
10. Szkolenie w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych zapewnia personelowi ATS:
    - 1) nabycie i utrzymanie wiedzy i umiejętności umożliwiających udzielanie pomocy załogom statków powietrznych w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych;
    - 2) postępowanie w sytuacjach lub okolicznościach szczególnych w organie ATS.
  11. Ośrodek opracowuje program szkolenia w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych, który:
    - 1) spełnia wymagania zawarte w ust. 10 pkt. 1 i 2;
    - 2) podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu;
    - 3) jest aktualizowany na podstawie wniosków ze zdarzeń lotniczych oraz doświadczeń personelu ATS płynących z pracy na stanowiskach operacyjnych;
    - 4) niezależnie od okoliczności opisanych w pkt. 3 jest poddawany przeglądowi co najmniej co 2 lata.
  12. Program szkolenia w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych:
    - 1) opracowuje się osobno dla kontrolerów ruchu lotniczego i dla informatorów FIS oraz informatorów AFIS;
    - 2) zawiera, w szczególności:
      - a) przypomnienie przepisów i procedur odnoszących się do postępowania w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych, zarówno w powietrzu jak i na ziemi,
      - b) przypomnienie obowiązków personelu ATS w zakresie postępowania w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych,
      - c) studium przypadku wraz z wprowadzeniem do ćwiczenia na symulatorze,
      - d) ćwiczenie na symulatorze pozwalające na praktyczne przećwiczenie zdarzenia w powietrzu lub na ziemi,
      - e) ćwiczenie na symulatorze pozwalające na przećwiczenie postępowania w przypadku degradacji systemów zabezpieczających pracę personelu ATS,
      - f) omówienie wyników ćwiczeń na symulatorze,
      - g) zbiór list kontrolnych na wypadek wystąpienia sytuacji szczególnych i niebezpiecznych, zarówno w powietrzu jak i na ziemi.
  13. Szkolenie w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych może być prowadzone w formie szkolenia zintegrowanego wraz ze szkoleniem odświeżającym.
  14. Szkolenie językowe zapewnia personelowi ATS utrzymanie kompetencji językowych na wymaganym poziomie.
  15. Ośrodek opracowuje program szkolenia językowego osobno dla kontrolerów ruchu lotniczego, informatorów FIS oraz informatorów AFIS.
  16. Program szkolenia językowego podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.
  17. Zakres programów szkolenia językowego:

- 1) jest dostosowany do wymagań zawartych w rozporządzeniu w sprawie licencjonowania lub we właściwych przepisach międzynarodowych;
- 2) obejmuje zagadnienia dotyczące frazeologii lotniczej oraz języka potocznego.

## Minimum programowe do szkolenia w zakresie OJTI lub OSTI

**Przedmiot nr 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

Cel ogólny:

Kandydaci opisują organizację, zawartość i proces oceny programu szkolenia w zakresie OJTI.

<b>1</b>	<b>KURS DO UZYSKANIA OJTI</b>		
<b>1.1</b>	<b>Ewolucja organizacji szkolenia do OJTI</b>		
1.1.1	Określić jak rozwijał się program szkolenia w zakresie OJTI.	1	
<b>1.2</b>	<b>Uczestnicy szkolenia</b>		
1.2.1	Wyjaśnić proces selekcji, według którego wybierani są kandydaci do szkolenia w zakresie OJTI.	2	
<b>1.3</b>	<b>Zawartość programu szkolenia</b>		
1.3.1	Określić organizację i zawartość programu szkolenia.	1	
<b>1.4</b>	<b>Role uczestników procesu szkolenia</b>		
1.4.1	Określić rolę instruktora.	1	
1.4.2	Określić rolę szkolonego.	1	
<b>1.5</b>	<b>Proces oceny</b>		
1.5.1	Opisać proces oceny obowiązujący w trakcie szkolenia.	2	

**Przedmiot nr 2: ORGANIZACJA SZKOLENIA**

Cel ogólny:

Kandydaci znają wpływ obowiązujących przepisów na proces szkolenia personelu służb ruchu lotniczego.

<b>1</b>	<b>MINIMA PROGRAMOWE I CELE SZKOLENIOWE DLA PERSONELU ATS ORAZ SZKOLENIE W JEDNOSTCE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Szkolenie wstępne</b>		

1.1.1	Zdefiniować szkolenie podstawowe.	1	
1.1.2	Zdefiniować szkolenie w zakresie uprawnień.	1	
<b>1.2</b>	<b>Szkolenie w jednostce</b>		
1.2.1	Zdefiniować szkolenie w jednostce.	1	Szkolenie początkowe (Pre-OJT) Szkolenie zasadnicze (OJT)
<b>2</b>	<b>PLAN SZKOLENIA W JEDNOSTCE</b>		
<b>2.1</b>	<b>Plan szkolenia w jednostce</b>		
2.1.1	Zdefiniować Plan szkolenia w jednostce.	1	
<b>2.2</b>	<b>Cel opracowania Planu szkolenia w jednostce</b>		
2.2.1	Wyjaśnić cel opracowania Planu szkolenia w jednostce.	2	
<b>2.3</b>	<b>Zawartość Planu szkolenia w jednostce</b>		
2.3.1	Wyjaśnić zawartość Planu szkolenia w jednostce.	2	Szkolenie początkowe (Pre-OJT) Szkolenie zasadnicze (OJT)
<b>2.4</b>	<b>Organizacja Planu szkolenia w jednostce</b>		
2.4.1	Wyjaśnić organizację Planu szkolenia w jednostce.	2	Szkolenie początkowe (Pre-OJT) Szkolenie zasadnicze (OJT)
<b>2.5</b>	<b>Stosowanie Planu szkolenia w jednostce</b>		
2.5.1	Wyjaśnić jak Plan szkolenia w jednostce jest stosowany.	2	Szkolenie początkowe (Pre-OJT) Szkolenie zasadnicze (OJT)
<b>2.6</b>	<b>Narzędzia wykorzystywane w procesie szkolenia</b>		
2.6.1	Opisać narzędzia dostępne w procesie szkolenia.	2	Szkolenie początkowe (Pre-OJT) Szkolenie zasadnicze (OJT) <i>np. symulacje, CBT, sala lekcyjna, dyskusje, urządzenia rejestrujące</i>

### **3 ORGANIZACJA SZKOLENIA W JEDNOSTCE**



<b>3.1 Rola personelu</b>		
3.1.1	Określić role personelu biorącego udział w szkoleniu w jednostce.	1
<b>3.2 Odpowiedzialność personelu</b>		
3.2.1	Identyfikować odpowiedzialność poszczególnych członków personelu biorącego udział w szkoleniu w jednostce.	3
<b>3.3 Sposoby komunikacji</b>		
3.3.1	Wyjaśnić dostępne sposoby komunikacji.	2
OJTI, osoba szkolona		
<b>3.4 Szkolenie w celu przywrócenia umiejętności</b>		
3.4.1	Scharakteryzować szkolenie w celu przywrócenia umiejętności.	2
3.4.2	Opisać wsparcie, jakie można uzyskać w jednostce.	2
<b>3.5 Wsparcie</b>		
3.4.1	Opisać dostępne wsparcie.	2
Możliwości człowieka, problemy osobiste.		
<b>4 PRZEPISY</b>		
<b>4.1 Zasady dotyczące kompetencji</b>		
4.1.1	Zdefiniować kompetencje.	1
Rozporządzenie nr 805/2011, przepisy krajowe		
<b>4.2 Władza odpowiedzialna za wydawanie przepisów</b>		
4.2.1	Opisać obowiązki władzy odpowiedzialnej za wydawanie przepisów.	2
Rozporządzenie nr 805/2011, przepisy krajowe		
<b>4.3 Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego</b>		

4.3.1	Opisać obowiązki instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.	2	Rozporządzenie nr 805/2011, przepisy krajowe
<b>4.4 Członek personelu ATS</b>			
4.4.1	Opisać obowiązki członka personelu ATS.	2	Rozporządzenie nr 805/2011, przepisy krajowe, szkolony, OJTI, kierownik zmiany ATM, egzaminator

### Przedmiot nr 3: CZYNNIK LUDZKI

Cel ogólny:

Kandydaci opisują zagadnienia czynnika ludzkiego dotyczące procesów nauczania i uczenia się, pracy zespołowej, komunikowania się i stresu mających wpływ na proces szkolenia.

<b>1 NAUCZANIE I UCZENIE SIĘ</b>			
<b>1.1 Motywacja</b>			
1.1.1	Scharakteryzować motywację.	2	
1.1.2	Opisać jak motywacja OJTI lub uczącego się wpływa na jakość szkolenia.	2	
1.1.3	Identyfikować właściwe teorie motywacyjne mające zastosowanie podczas szkolenia na stanowisku operacyjnym w jednostce.	3	
<b>1.2 Zachowanie człowieka</b>			
1.1.2	Określić rolę behawioryzmu w procesie szkolenia.	1	
<b>1.3 Informacja zwrotna (feedback)</b>			
1.3.1	Opisać mechanizm informowania zwrotnego.	2	
1.3.2	Wyjaśnić potrzebę informowania zwrotnego.	2	
1.3.3	Rozróżnić konstruktywny i destruktywny krytycyzm.	2	
1.3.4	Wyjaśnić w jaki sposób powinna być przekazywana	2	

	informacja zwrotna.		
1.3.5	Wyjaśnić zachowanie polegające na ukryciu własnego błędu za pośrednictwem kłamstwa.	2	
1.3.6	Zademonstrować przekazanie informacji zwrotnej.	2	
<b>1.4 Sposoby przyswajania wiedzy i umiejętności</b>			
1.4.1	Zdefiniować przyswajanie wiedzy i umiejętności.	1	
1.4.2	Opisać różne style przyswajania wiedzy i umiejętności.	2	<i>np. holistyczny, serialistyczny</i>
1.4.3	Wyjaśnić etapy przyswajania wiedzy i umiejętności.	2	
1.4.4	Wyjaśnić rozwój uczącego się od etapu braku kompetencji do pełni kompetencji.	2	
1.4.5	Wyjaśnić przeszkody w efektywnym przyswajaniu wiedzy i umiejętności.	2	
<b>1.5 Cele szkolenia</b>			
1.5.1	Wyjaśnić potrzebę stosowania celów szkolenia.	2	<i>np. możliwości, standardy, warunki</i>
<b>2 ZESPOŁY OSOBOWE I INTERAKCJE W ZESPOŁACH</b>			
<b>2.1 Zespoły osobowe</b>			
2.1.1	Zdefiniować pojęcie „zespół” w kontekście komunikacji wewnątrz zespołów w ATS.	1	
<b>2.2 Komunikacja w zespołach osobowych</b>			
2.2.1	Scharakteryzować komunikację w zespołach.	2	<i>np. pozytywna, negatywna, jasno sprecyzowana, domniemana</i>
<b>2.3 Świadomość sytuacyjna</b>			
2.3.1	Scharakteryzować świadomość sytuacyjną w zespołach.	2	
2.3.2	Uwzględnić świadomość sytuacyjną podczas szkolenia na stanowisku operacyjnym.	2	
2.3.3	Uwzględnić jak umiejętności w zakresie świadomości sytuacyjnej mogą być pomocne przy unikaniu problemów ludzkich podczas szkolenia.	2	<b>Wpływ szkolenia na świadomość sytuacyjną</b>
<b>2.4 Modele psychologiczne</b>			

2.4.1	Wyjaśnić modele psychologiczne.	2	
2.4.2	Stosować korzyści płynące z modeli psychologicznych.	3	
2.4.3	Scharakteryzować zjawisko nie brania pod uwagę teorii, sugestii.	2	<i>np. pomijanie dobrych rad, możliwości, itp.</i>
<b>2.5 Zachowanie zespołowe</b>			
2.5.1	Wyjaśnić zachowanie zespołowe.	2	
<b>2.6 Spójność zespołowa</b>			
2.6.1	Opisać jak jest akceptowany nowy członek zespołu.	2	<i>np. pogłoski i przeszłość, wiarygodność, brak pewności siebie</i>
<b>3 KOMUNIKACJA</b>			
<b>3.1 Komunikacja</b>			
3.1.1	Zdefiniować komunikację.	1	
<b>3.2 Komunikacja werbalna</b>			
3.2.1	Opisać proces komunikacji werbalnej.	2	
<b>3.3 Komunikacja niewerbalna</b>			
3.3.1	Opisać komunikację niewerbalną.	2	Język ciała, gesty, emocje
<b>3.4 Słuchanie</b>			
3.4.1	Opisać warunki aktywnego słuchania.	2	aktywne słuchanie, skuteczne słuchanie
<b>3.5 Bariery w komunikacji</b>			
3.5.1	Opisać bariery w skutecznej komunikacji.	2	<i>np. zniekształcenie, znaczenie, emocje, stres, środowisko, w którym prowadzone jest szkolenie</i>
<b>3.6 Style komunikacji</b>			
3.6.1	Określić jak style komunikacji wpływają na komunikację.	1	

<b>3.7</b>	<b>Rozwiązywanie konfliktów</b>		
3.7.1	Rozważyć strategie służące rozwiązywaniu konfliktów.	2	
<b>3.8</b>	<b>Asertywność</b>		
3.8.1	Wyjaśnić pojęcie asertywności.	2	
<b>4</b>	<b>INSTRUKTOR SZKOLENIA OPERACYJNEGO (INSTRUKTOR OJT)</b>		
<b>4.1</b>	<b>Profil zawodowy i osobowy</b>		
4.1.1	Opisać pożądane cechy instruktora OJT.	2	<i>np. postawa, relacje, dyskrecja, style prowadzenia instruktażu</i>
<b>5</b>	<b>STRES</b>		
<b>5.1</b>	<b>Stres</b>		
5.1.1	Wyjaśnić znaczenie stresu.	2	Najczęściej występujące źródła stresu
5.1.2	Opisać działanie źródeł stresu w procesie stresu.	2	Reakcja na stres.
5.1.3	Wyjaśnić działanie stresu podczas szkolenia.	2	
5.1.4	Opisać główne objawy stresu u szkolonego.	2	
5.1.5	Wyjaśnić sposoby zapobiegania lub zarządzania stresem podczas szkolenia.	2	

#### **Przedmiot nr 4: METODYKA SZKOLENIA**

Cel ogólny:

Kandydaci stosują właściwą metodykę szkolenia operacyjnego podczas odprawy przed rozpoczęciem sesji szkolenia, demonstracji, zaangażowania szkolonego, nadzoru, interwencji i odprawy po zakończonej sesji szkolenia.

#### **1 SPOSOBY ZADAWANIA PYTAŃ**

##### **1.1 Zadawanie pytań**

1.1.1	Znać wagę i rolę zadawania pytań podczas szkolenia.	3	
-------	---	---	--

1.1.2	Rozróżnić różne rodzaje pytań.	2	
1.1.3	Stosować skuteczne zadawanie pytań, adekwatnie do sytuacji, w trakcie szkolenia na stanowisku operacyjnym.	3	
<b>2 ODPRAWA PRZED ROZPOCZĘCIEM SESJI SZKOLENIOWEJ (BRIEFING)</b>			
<b>2.1 Odprawa przed rozpoczęciem sesji szkoleniowej</b>			
2.1.1	Określić potrzebę prowadzenia odprawy przed rozpoczęciem sesji szkoleniowej.	1	
<b>2.2 Przygotowanie do odprawy przed rozpoczęciem sesji szkoleniowej</b>			
2.2.1	Oszacować aktualny poziom umiejętności szkolonego.	3	<i>np. poprzednie raporty ze szkolenia, rozmowa z dotychczasowymi instruktorami</i>
2.2.2	Dobrać cele szkolenia i ramy czasowe z odpowiedniego planu szkolenia.	3	
2.2.3	Przygotować odprawę przed rozpoczęciem sesji szkoleniowej zgodnie z siedmioetapową strukturą odprawy.	3	Tam, gdzie to właściwe, położyć nacisk na specyfikę stanowiska pracy pod kątem jego przekazania/przyjęcia i warunków bezpieczeństwa
<b>2.3 Przekazanie/przyjęcie stanowiska pracy</b>			
2.3.1	Znać potrzebę właściwego przekazania i przyjęcia stanowiska pracy w warunkach szkolenia na stanowisku operacyjnym.	3	<i>np. obowiązki instruktora OJT, obowiązki szkolonego, szczegółowość, dokładność, problemy</i>
<b>2.4 Prowadzenie odprawy przed rozpoczęciem szkolenia</b>			
2.4.1	Stosować właściwe techniki prowadzenia odprawy przed rozpoczęciem sesji szkoleniowej.	3	Lista kontrolna instruktora OJT
<b>3 DEMONSTRACJA</b>			
<b>3.1 Demonstracja</b>			

3.1.1	Zdefiniować demonstrację.	1	
3.1.2	Opisać dwa zasadnicze elementy demonstracji.	2	Zaprezentować i wyjaśnić
3.1.3	Znać okoliczności stosowania demonstracji.	3	
3.1.4	Stosować właściwe techniki demonstracji.	3	Lista kontrolna instruktora OJT

#### 4 ZAANGAŻOWANIE SZKOLONEGO

##### 4.1 Zaangażowanie szkolonego

4.1.1	Opisać zaangażowanie szkolonego w proces szkolenia.	2	Instruktor OJT panuje nad szkoleniem ciągle wymieniając poglądy i informacje ze szkolonym, włączając w to przekazywanie mu pewnych zadań <i>np. przekazanie wypełniania pasków postępu lotu</i>
4.1.2	Wyjaśnić potrzebę angażowania szkolonego w proces szkolenia.	2	
4.1.3	Zdefiniować omówienie przypadku ( <i>talk through</i> ).	1	
4.1.4	Znać różne techniki umożliwiające zaangażowanie szkolonego.	3	<i>np. zadawanie pytań, omówienie przypadku, przekazywanie zadań do wykonania</i>

##### 4.2 Zastosowanie technik angażowania szkolonego

4.2.1	Stosować właściwe techniki angażowania szkolonego.	3	<i>np. zadawanie pytań, omówienie przypadku, przekazywanie zadań do wykonania, upewnienie się co do wiedzy i podejmowanie decyzji</i>
-------	--	---	---

#### 5 NADZÓR

##### 5.1 Nadzór

5.1.1	Opisać nadzór.	2	
-------	----------------	---	--

5.1.2	Znać potrzebę oceny możliwości szkolonego w oparciu o ustanowione cele.	3	Mocne i słabe strony
5.1.3	Znać potrzebę wystarczającej i właściwej pomocy zapewnianej przez instruktora OJT podczas nadzoru.	3	Język ciała, informacja, nadmierna pomoc, pozycja ciała, umiejscowienie na stanowisku operacyjnym
5.1.4	Znać trudności w prowadzeniu nadzoru na różnych etapach umiejętności szkolonego.	3	<i>np. nadmierne/zbyt ograniczone poleganie na umiejętnościach i możliwościach szkolonego, utrata koncentracji, rozproszenie uwagi</i>
<b>5.2 Prowadzenie notatek</b>			
5.2.1	Znać znaczenie i wagę prowadzenia notatek podczas nadzoru.	3	
5.2.2	Opisać metody prowadzenia notatek podczas nadzoru.	2	
5.2.3	Znać potrzebę wyważonego, opartego na faktach i obejmującego pełen zakres nadzorowanego szkolenia prowadzenia notatek.	3	
<b>5.3 Prowadzenie nadzoru</b>			
5.3.1	Stosować odpowiednie metody prowadzenia nadzoru.	3	
<b>6 INTERWENCJA</b>			
<b>6.1 Bezpieczeństwo i jakość zapewniania ATS</b>			
6.1.1	Znać potrzebę zapewnienia, że działalność szkoleniowa nie spowoduje obniżenia poziomu bezpieczeństwa.	3	
6.1.2	Znać potrzebę zapewnienia, że działalność szkoleniowa nie spowoduje zbyt dużego obniżenia jakości zapewnianej służby.	3	
<b>6.2 Poprawianie błędów</b>			



6.2.1	Rozróżnić kategorie błędów	2	
6.2.2	Znać okoliczności kiedy poprawiać błędy.	3	
<b>6.3 Interwencja</b>			
6.3.1	Znać różne metody interwencji.	3	Pytania, instrukcje, poprawianie błędów, przejęcie kontroli/zapewniania informacji, itp.
6.3.2	Znać powody interwencji.	3	Sytuacja nagląca, bezpieczeństwo, zapobieżenie nadmiernemu obciążeniu szkolonego, itp.
6.3.3	Znać potrzebę interwencji na czas.	3	
<b>6.4 Przejęcie kontroli/zapewniania informacji</b>			
6.4.1	Znać okoliczności, w których przejąć kontrolę/zapewnianie informacji od szkolonego.	3	
6.4.2	Znać okoliczności, w których przekazać ponownie kontrolę/ zapewnianie informacji szkolonemu.	3	
6.4.3	Znać potrzebę upewnienia się, że szkolony wie, kto zapewnia kontrolę/informację.	3	
<b>6.5 Stosowanie interwencji</b>			
6.5.1	Stosować odpowiednie metody interwencji.	3	<i>np. lista kontrolna instruktora OJT</i>
<b>7 ODPRAWA PO ZAKOŃCZENIU SESJI SZKOLENIOWEJ (DEBRIEFING)</b>			
<b>7.1 Odprawa po zakończeniu sesji szkoleniowej</b>			
7.1.1	Określić potrzebę prowadzenia odprawy po zakończeniu sesji szkoleniowej.	1	
7.1.2	Wyjaśnić kiedy i gdzie przeprowadzić odprawę po zakończeniu sesji szkoleniowej.	2	
<b>7.2 Przygotowanie do odprawy po zakończeniu sesji szkoleniowej</b>			

7.2.1	Rozważyć relację poziomu umiejętności szkolonego do założonych podczas odprawy przed rozpoczęciem sesji szkoleniowej, celów szkolenia.	2	
7.2.2	Przygotować odprawę po zakończeniu sesji szkoleniowej zgodnie z dziesięcioetapową strukturą odprawy.	2	<i>np. lista kontrolna instruktora OJT</i>
<b>7.3</b>	<b>Przeprowadzenie odprawy po zakończeniu sesji szkoleniowej</b>		
7.3.1	Stosować właściwe metody prowadzenia odprawy po zakończeniu sesji szkoleniowej.	3	Lista kontrolna instruktora OJT

## Przedmiot nr 5: METODY OCENY I SPORZĄDZANIE RAPORTÓW

Cel ogólny:

Kandydaci znają cel prowadzenia oceny w procesie szkolenia i wyjaśniają w jaki sposób należy sporządzać raporty z sesji szkoleniowych.

<b>1</b>	<b>OCENA</b>		
<b>1.1</b>	<b>Ocena</b>		
1.1.1	Wyjaśnić potrzebę prowadzenia oceny.	2	Formująca, podsumowująca
<b>1.2</b>	<b>Obowiązki instruktora OJT w procesie prowadzenia oceny</b>		
1.2.1	Opisać obowiązki instruktora OJT w procesie prowadzenia oceny.	2	
<b>1.3</b>	<b>Proces prowadzenia oceny</b>		
1.3.1	Wyjaśnić proces prowadzenia oceny w jednostce, której dotyczy szkolenie.	2	
<b>1.4</b>	<b>Czynniki wpływające na proces oceny</b>		
1.4.1	Rozważyć czynniki wpływające na proces oceny.	2	
<b>1.5</b>	<b>Metody prowadzenia oceny</b>		
1.5.1	Stosować właściwe metody oceny.	3	

<b>2</b>	<b>SPORZĄDZANIE RAPORTÓW</b>	
<b>2.1</b>	<b>Potrzeba sporządzania raportów</b>	
2.1.1	Wyjaśnić znaczenie sporządzania raportów z sesji szkoleniowych.	2
<b>2.2</b>	<b>Jakość sporządzanych raportów</b>	
2.2.1	Stosować wytyczne dotyczące lepszego sporządzania raportów.	3
2.2.2	Rozważyć ryzyko niezachowania obiektywności przy sporządzaniu raportów.	2
<b>2.3</b>	<b>Wykorzystanie raportów</b>	
2.3.1	Opisać wykorzystanie raportów z sesji szkoleniowych.	2
<b>2.4</b>	<b>Sporządzanie raportów</b>	
2.4.1	Stosować właściwe procedury sporządzania raportów z sesji szkoleniowych.	3

## Minima programowe do szkolenia kandydatów do świadectwa kwalifikacji FIS i uprawnień do nich wpisywanych oraz świadectwa kwalifikacji AFIS

1. Szczegółowy opis struktury zamieszczonych poniżej minimów programowych, terminologia opisująca cele szczegółowe i ich zastosowanie oraz zastosowanie czasowników opisujących działanie (poziomy taksonomii) znajduje się w Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego Wydanie 1.0, opublikowanej rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 32, poz. 173).

2. Minimum programowe do szkolenia kandydatów do świadectwa FIS i uprawnień do nich wpisywanych.

1) Minimum programowe do szkolenia podstawowego:

### Przedmiot nr 1: WPROWADZENIE DO KURSU

Cel ogólny:

Kandydat:

- a) zna i rozumie program szkolenia, które ma odbyć oraz jak uzyskać odpowiednie informacje,
- b) rozpoznaje możliwości rozwoju swojej kariery w służbie informacji powietrznej,
- c) określa zasady i przepisy dotyczące zatrudnienia i ochrony.

<b>1</b>	<b>ZARZĄDZANIE KURSEM</b>		
<b>1.1</b>	<b>Wprowadzenie do kursu</b>		
1.1.1	Wyjaśnić założenia i główne cele kursu.	2	
<b>1.2</b>	<b>Administrowania kursem</b>		
1.2.1	Określić zasady administrowania kursem.	1	
<b>1.3</b>	<b>Material studiów i dokumentacja szkolenia</b>		
1.3.1	Stosować odpowiednią dokumentację i jej źródła dla celów kursu.	3	<i>Np. dokumentacja szkolenia, biblioteka, biblioteka CBT, Internet, serwer zarządzania nauczaniem</i>
1.3.2	Włączać odpowiednie informacje w czasie studiowania na kursie.	4	<i>Dokumentacja szkolenia Np. dodatkowe informacje</i>

<b>2</b>	<b>WPROWADZENIE DO KURSU FIS</b>		
<b>2.1</b>	<b>Zawartość i organizacja kursu</b>		
2.1.1	Określić różne metody szkolenia stosowane w czasie kursu.	1	Szkolenie teoretyczne, szkolenie praktyczne, samokształcenie
2.1.2	Określić przedmioty kursu i ich cel.	1	
2.1.3	Opisać organizację szkolenia teoretycznego.	2	
2.1.4	Opisać organizację szkolenia praktycznego.	2	<i>Np. PTP, symulacja, briefing, de briefing</i>
<b>2.2</b>	<b>Etos szkolenia</b>		
2.2.1	Rozpoznawać dostępne mechanizmy omawiania postępów.	1	<i>Np. dyskusje z instruktorem, postęp w szkoleniu, ocena, egzaminy, wyniki, briefing, de briefing</i>
2.2.2	Opisać pozytywny efekt pracy i nauki razem z innymi uczestnikami kursu.	2	Praca zespołowa w szkoleniu teoretycznym i praktycznym
<b>2.3</b>	<b>Proces oceny</b>		
2.3.1	Opisać proces oceny.	2	
<b>3</b>	<b>WPROWADZENIE DO PRZYSZŁEJ PRACY INFORMATORA FIS</b>		
<b>3.1</b>	<b>Obecne warunki zatrudnienia</b>		
3.1.1	Rozpoznać środowisko pracy informatora FIS.	1	Sektor FIS
3.1.2	Rozpoznać możliwości kariery.	1	<i>Np. instruktor OJT, stanowiska nie-operacyjne np. instruktor OST</i>
<b>4</b>	<b>WARUNKI SŁUŻBY</b>		
<b>4.1</b>	<b>Obecne warunki zatrudnienia</b>		
4.1.1	Uwzględnić administracyjne zasady i przepisy zatrudniania.	2	
4.1.2	Określić system kwalifikowania.	1	
<b>5</b>	<b>OCHRONA</b>		

<b>5.1</b>	<b>Ochrona</b>	
5.1.1	Określić zasady i przepisy dotyczące ochrony danego miejsca i ochrony ATS.	1

## Przedmiot nr 2: PRAWO LOTNICZE

Cel ogólny:

Kandydat stosuje przepisy dotyczące ruchu lotniczego, przestrzeni powietrznej i planowania lotów oraz wyjaśnia ich rozwój i włączenie do prawodawstwa krajowego.

<b>1</b>	<b>WSTĘP</b>	
<b>1.1</b>	<b>Organizacje krajowe i międzynarodowe</b>	
1.1.1	Nazwać najważniejsze krajowe i międzynarodowe organizacje lotnicze.	1 <i>Np. ICAO, ECAC, EASA, EUROCONTROL, władze krajowe</i>
1.1.2	Opisać wpływ tych organizacji na ATS oraz ich wzajemne interakcje.	2 <i>Np. związek pomiędzy ESARR i SARPS ICAO</i>
1.1.3	Określić konieczność posiadania przepisów lotniczych, źródła prawa lotniczego i jego rozwój.	1 <i>Np. Załącznik 2 ICAO, krajowe prawo lotnicze</i>
<b>1.2</b>	<b>Kwalifikowanie informatorów FIS</b>	
1.2.1	Wyjaśnić proces kwalifikowania.	2 <i>Np. zatwierdzone kursy szkoleniowe, uprawnienia uzupełniające, uprawnienia uzupełniające w jednostce ... Np. krajowe dokumenty</i>
1.2.2	Wyjaśnić możliwości i ograniczenia wynikające z posiadania świadectwa kwalifikacji FIS.	2 <i>Np. kwalifikacje, walidacja, minimalne doświadczenie, wymogi szkoleniowe i zdrowotne, sprawdzenie kompetencji</i>
<b>1.3</b>	<b>Zarządzanie bezpieczeństwem i przepisy w tym zakresie</b>	
1.3.1	Wyjaśnić zgodność systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa.	2 <i>ESARR 3/rozporządzenie UE 1035/2011</i>

1.3.2	Opisać ogólne zasady organizacji bezpieczeństwa.	2	Przepisy bezpieczeństwa <i>Np. ESARR 3, przepisy krajowe</i>
1.3.3	Wyjaśnić wpływ przepisów bezpieczeństwa na pracę informatora FIS.	2	<i>Np. ESARR 3, dodatkowe przepisy</i>
<b>2</b>	<b>ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE</b>		
<b>2.1</b>	<b>ICAO</b>		
2.1.1	Wyjaśnić cel i zadania ICAO.	2	
2.1.2	Opisać metody, za pomocą których ICAO notyfikuje i implementuje przepisy.	2	<i>Np. SARPS,, PANS, Załączniki ICAO, Dokumenty ICAO, biura regionalne</i>
<b>2.2</b>	<b>Inne agencje</b>		
2.2.1	Określić cel i funkcje innych organizacji międzynarodowych i ich związek z operacjami ruchu lotniczego.	1	<i>Np. ECAC, EU, EASA, ITU, EUROCONTROL, SRC/SRU, CANSO</i>
<b>2.3</b>	<b>Stowarzyszenia lotnicze</b>		
2.3.1	Określić cel stowarzyszeń lotniczych oraz ich powiązania z operacjami ruchu lotniczego.	1	<i>Np. IFATCA, IFALPA, IATA, AEA, IAOPA, IACA, służby wojskowe, JATMWG, ATCEUC</i>
<b>3</b>	<b>ORGANIZACJE KRAJOWE</b>		
<b>3.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
3.1.1	Opisać cel i funkcje odpowiednich agencji krajowych i ich związek z operacjami ruchu lotniczego.	2	<i>Np. administracja lotnictwa cywilnego, agencje rządowe</i>
<b>3.2</b>	<b>Krajowe procedury legislacyjne</b>		
3.2.1	Opisać metody, przy pomocy których przepisy prawa są wdrażane, notyfikowane i aktualizowane.	2	<i>Np. Załącznik 15 ICAO, AIS, AIP, AIC, AIRAC SUP, NOTAM, zintegrowany pakiet informacji lotniczej, prawodawstwo krajowe, LoA, instrukcje operacyjne</i>
3.2.2	Rozpoznać informacje zawarte w różnych częściach AIP.	1	
<b>3.3</b>	<b>Krajowe władze lotnicze</b>		

3.3.1	Nazwać instytucję odpowiedzialną za kwalifikowanie i egzekwowanie przepisów prawa i procedur operacyjnych.	1	
3.3.2	Opisać sposób, w jaki władze lotnicze realizują swoje zadania w zakresie przepisów bezpieczeństwa.	2	
<b>3.4</b>	<b>Krajowe stowarzyszenia lotnicze</b>		
3.4.1	Określić cel krajowych stowarzyszeń kontrolerów, pilotów, linii lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej oraz ich powiązania z operacjami ruchu lotniczego.	1	
<b>4</b>	<b>Zasady i przepisy</b>		
<b>4.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
4.1.1	Rozróżnić służby żeglugi powietrznej.	2	Doc 9161 ICAO
4.1.2	Wyjaśnić uwarunkowania, które określają potrzebę zapewniania ATS.	2	Załącznik 11 ICAO
4.1.3	Rozróżnić służby ruchu lotniczego.	2	ATCS, ADVS, FIS, ALRS
4.1.4	Wyjaśnić cele ATS.	2	Załącznik 11 ICAO
<b>4.2</b>	<b>Przestrzeń powietrzna i trasy ATS</b>		
4.2.1	Wyjaśnić klasyfikację przestrzeni powietrznej.	2	Klasy A-G ICAO, Załącznik 11 ICAO
4.2.2	Rozróżnić różne klasy przestrzeni powietrznej.	2	<i>Np. strefa kontrolowana lotniska, obszar kontrolowany, trasy ATS, górna i dolna przestrzeń powietrzna, obszary R, P, D, FIR, ATZ, itp.</i>
4.2.3	Rozróżnić różne typy tras ATS.	2	<i>Droga lotnicza, trasa dołotu, trasa odlotu, trasa ze służbą doradczą, trasa kontrolowana, trasa niekontrolowana, itp.</i>
4.2.4	Dekodować informacje z map	3	<i>Np. strefa kontrolowana lotniska,</i>



	lotniczych.		<i>obszar kontrolowany, trasy ATS, górna i dolna przestrzeń powietrzna, obszary R, P, D, FIR, ATZ, itp.</i>
<b>4.3</b>	<b>Przepisy ruchu lotniczego</b>		
4.3.1	Scharakteryzować przepisy ruchu lotniczego.	2	Załącznik 2 ICAO
4.3.2	Określić krajowe różnice notyfikowane do ICAO.	1	<i>Np. Doc 7030 ICAO, Suplementy do Załącznika 2 ICAO i Załącznika 11 ICAO</i>
4.3.3	Znać wpływ odpowiednich zasad wykonywania lotów na ATS.	3	Ogólne zasady wykonywania lotów, IFR, VFR
4.3.4	Znać różnice wykonywania lotów zgodnie z VFR i IFR w VMC i IMC.	3	Załącznik 2 ICAO
4.3.5	Wyjaśnić funkcje planu lotu.	2	Doc 4444 ICAO
4.3.6	Scharakteryzować różne rodzaje planów lotu i odpowiednie depesze aktualizacyjne.	2	Doc 4444 ICAO
4.3.7	Wyjaśnić odpowiedzialność pilotów w zakresie stosowania się do planu lotu.	2	Nieodwracalne zmiany, zamierzone zmiany, meldowanie pozycji
<b>4.4</b>	<b>Lotniska</b>		
4.4.1	Opisać ogólny projekt i układ lotniska.	2	Drogi startowe, drogi kołowania, pole ruchu naziemnego, pole manewrowe, wyznaczone pozycje na lotnisku
4.4.2	Wyjaśnić system numeracji i orientację dróg startowych.	2	Załącznik 14 ICAO
4.4.3	Rozróżnić różne rodzaje lotnisk.	2	Kontrolowane, niekontrolowane <i>Np. wojskowe, międzynarodowe, regionalne</i>
4.4.4	Opisać wyznaczone pozycje w kręgu nadlotniskowym.	2	
<b>4.5</b>	<b>Jednostki miar</b>		
4.5.1	Opisać jednostki miar stosowane w lotnictwie.	2	Załącznik 5 ICAO

### Przedmiot nr 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Cel ogólny:

Kandydaci opisują podstawowe zasady zarządzania ruchem lotniczym i stosują podstawowe procedury operacyjne.

<b>1</b>	<b>ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM</b>		
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>		
1.1.1	Stosować jednostki miar odpowiednie do ATM.	3	
<b>1.2</b>	<b>Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)</b>		
1.2.1	Zdefiniować służby ATC.	1	Załącznik 11 ICAO
1.2.2	Rozróżnić różne metody zapewniania służby ATC.	2	Lotniskowa, radarowa, proceduralna
<b>1.3</b>	<b>Służba informacji powietrznej (FIS)</b>		
1.3.1	Zdefiniować FIS.	1	Załącznik 11 ICAO
1.3.2	Opisać zakres FIS.	2	Załącznik 11 ICAO
1.3.3	Wyjaśnić odpowiedzialność za zapewnianie FIS.	2	Doc 4444 ICAO
1.3.4	Określić metody przekazywania informacji.	1	<i>Np. RTF, łącza transmisji danych, ATIS, VOLMET, itp.</i>
1.3.5	Wydawać informacje statkowi powietrznemu.	3	<i>Np. SIGMET, stan pomocy nawigacyjnych, pogoda, informacje na temat bezpieczeństwa lotu, istotny ruch, istotny ruch lokalny, informacje na temat warunków panujących na lotnisku, itp.</i>
<b>1.4</b>	<b>Służba alarmowa (ALRS)</b>		
1.4.1	Zdefiniować ALRS.	1	Doc 4444 ICAO
1.4.2	Opisać zakres ALRS.	2	Załącznik 11 ICAO
1.4.3	Wyjaśnić odpowiedzialność za zapewnianie ALRS.	2	Doc 4444 ICAO
1.4.4	Rozróżnić fazy zagrożenia.	2	Niepewność, alarm, niebezpieczeństwo

1.4.5	Opisać organizację ALRS.	2	Podział odpowiedzialności, lokalna organizacja
1.4.6	Opisać współpracę pomiędzy organami zapewniającymi służbę alarmową i jednostkami SAR.	2	
1.4.7	Rozróżnić sygnały niebezpieczeństwa od sytuacji naglącej.	2	Np. Mayday, Pan, sygnały wzrokowe
<b>1.5</b>	<b>Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)</b>		
1.5.1	Zdefiniować ASM.	1	<i>Np. Podręcznik EUROCONTROL w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną i elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej</i>
1.5.2	Opisać zakres ASM.	2	<i>Np. Podręcznik EUROCONTROL w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną i elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej</i>
1.5.3	Wyjaśnić odpowiedzialność za zapewnianie ASM.	2	<i>Np. Podręcznik EUROCONTROL w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną i elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej</i>
1.5.4	Określić metody zarządzania przestrzenią powietrzną.	1	<i>Np. Elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, projektowanie przestrzeni powietrznej, CDR, TSA</i>
<b>2</b>	<b>RADIOTELEFONIA (RTF)</b>		
<b>2.1</b>	<b>Ogólne procedury działania RTF</b>		
2.1.1	Wyjaśnić potrzebę posiadania zatwierdzonej frazeologii.	2	
2.1.2	Używać zatwierdzonej frazeologii.	3	Części następujących dokumentów mających związek z kursem podstawowym: Doc 4444 ICAO, Doc 9432 ICAO – Podręcznik RTF – standardowe słowa i wyrażenia, Załącznik 10 ICAO, tom 2
2.1.3	Wykonywać efektywną łączność.	3	Techniki łączności

<b>3</b>	<b>USTAWIENIA WYSOKOŚCIOMIERZA I PRZYDZIAŁ POZIOMÓW LOTU</b>		
<b>3.1</b>	<b>Ustawienia wysokościomierza</b>		
3.1.1	Znać zależności pomiędzy wysokością względną, wysokością bezwzględną i poziomem lotu.	3	QFE, QNH, standardowe ciśnienie
<b>3.2</b>	<b>Poziom przejściowy</b>		
3.2.1	Znać zależności pomiędzy poziomem przejściowym, bezwzględną wysokością przejściową i warstwą przejściową.	3	Doc 4444 ICAO, Doc 8168 ICAO
3.2.2	Obliczyć odpowiednie poziomy.	3	
<b>3.3</b>	<b>Przydział poziomów</b>		
3.3.1	Opisać system przydzielania poziomów przelotu.	2	Załącznik 2 ICAO, tabele poziomów przelotu
3.3.2	Dobierać odpowiednie poziomy.	3	Poziomy lotu, wysokości bezwzględne, wysokości względne
<b>4</b>	<b>ZOBRAZOWANIE DANYCH</b>		
<b>4.1</b>	<b>Wyodrębnianie danych</b>		
4.1.1	Kodować i dekodować odpowiednie standardowe skróty ICAO.	3	<i>Np. Doc 8585 ICAO, Doc 8643 ICAO, Doc 7910 ICAO</i>
4.1.2	Wyodrębnić odpowiednie dane z odpowiednich źródeł w celu opracowania zobrazowania postępu lotu.	3	Raporty pilotów, wymiana danych <i>Np. plan lotu</i>
4.1.3	Opisać przetwarzanie planu lotu.	2	<i>Np. AFTN, IFPS</i>
4.1.4	Kodować i dekodować plany lotu (łącznie i informacjami uzupełniającymi)	3	Format ICAO, format AFTN
<b>4.2</b>	<b>Zarządzanie danymi</b>		
4.2.1	Aktualizować zobrazowanie danych dla dokładnego odzwierciedlenia sytuacji ruchowej.	3	<i>Np. symbole oznaczenia pasków</i>

## Przedmiot nr 4: METEOROLOGIA

Cel ogólny:

Kandydaci opisują wpływ meteorologii na osiągi statku powietrznego i działanie służb ruchu lotniczego oraz stosują informacje meteorologiczne w podstawowych procedurach operacyjnych ATS.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>		
1.1.1	Stosować jednostki miar odpowiednie dla meteorologii.	3	
<b>1.2</b>	<b>Lotnictwo i meteorologia</b>		
1.2.1	Wyjaśnić związek meteorologii i lotnictwa.	2	
1.2.2	Wyjaśnić wymogi zapewniania informacji meteorologicznej dostępnej dla operatorów, członków załogi statku powietrznego i dla służb ruchu lotniczego.	2	Załącznik 3 ICAO, Załącznik 11 ICAO
<b>1.3</b>	<b>Organizacja służby meteorologicznej</b>		
1.3.1	Nazwać podstawowe obowiązki, organizację i metody pracy biur meteorologicznych.	1	Np. WAFS, WAFC, MWO, VAAC, TCAC, SADIS
1.3.2	Określić międzynarodowe i krajowe standardy koordynacji pomiędzy służbami ATS i MET.	1	
<b>2</b>	<b>ATMOSFERA</b>		
<b>2.1</b>	<b>Skład i struktura</b>		
2.1.1	Określić skład i strukturę atmosfery.	1	Gazy, warstwy
2.1.2	Opisać podstawową charakterystykę mierzonych parametrów atmosferycznych.	2	Temperatura, ciśnienie, wiatr, wilgotność, gęstość
2.1.3	Wymienić narzędzia używane do określania danych meteorologicznych.	1	Np. barometr, termometr, cejlometr, anemometr, balony pogodowe, transmisjometr, radar, satelity, itp.
<b>2.2</b>	<b>Standardowa atmosfera</b>		
2.2.1	Opisać elementy ISA.	2	Temperatura, ciśnienie, gęstość

2.2.2	Określić powody zdefiniowania ISA.	1	
<b>2.3</b>	<b>Ciepło i temperatura</b>		
2.3.1	Zdefiniować procesy, dzięki którym ciepło jest przekazywane oraz sposób ogrzewania atmosfery.	1	Promieniowanie, konwekcja, adwekcja, przewodzenie, cykl obiegu wody
2.3.2	Opisać zmiany temperatury.	2	Procesy adyabatyczne, gradienty temperatury, stabilność
<b>2.4</b>	<b>Woda w atmosferze</b>		
2.4.1	Rozróżnić procesy związane z wilgotnością atmosferyczną.	2	Kondensacja, parowanie, sublimacja, saturacja
2.4.2	Scharakteryzować wilgotność względną, punkt rosy i ciepło utajone.	2	
<b>2.5</b>	<b>Cisnienie powietrza</b>		
2.5.1	Opisać związek pomiędzy ciśnieniem, temperaturą, gęstością i wysokością względną.	2	
2.5.2	Wyjaśnić związek pomiędzy ustawieniami ciśnienia.	2	QFE, QNH, standardowe ciśnienie
2.5.3	Wyjaśnić wpływ ciśnienia powietrza i temperatury na odczyty wysokościomierza i wysokość bezwzględną statku powietrznego.	2	
<b>3</b>	<b>CYRKULACJA ATMOSFERYCZNA</b>		
<b>3.1</b>	<b>Ogólna cyrkulacja powietrza</b>		
3.1.1	Określić główne czynniki cyrkulacji atmosferycznej na Ziemi.	1	<i>Np. komórki Hadley'a, wał wysokiego/niskiego ciśnienia, fronty polarne, wiatry zachodnie, górne prądy strumieniowe</i>
<b>3.2</b>	<b>Masy powietrza i fronty atmosferyczne</b>		
3.2.1	Opisać pochodzenie i ruch typowych mas powietrza i ich ogólny wpływ na Ziemię.	2	Polarne, arktyczne, tropikalne, równikowe (morskie i kontynentalne)
3.2.2	Opisać główne czynniki izobaryczne.	2	Cyklony, antycyklony, bruzda

3.2.3	Opisać różnice pomiędzy różnymi frontami i panującą w nich pogodą.	2	Front ciepły, front zimny, front okluzji
<b>3.3</b>	<b>Systemy mezoskalowe</b>		
3.3.1	Opisać główne zjawiska powodowane systemami mezoskalowymi.	2	Fale górskie, Föhn, wiatry zboczowe i dolinne, burza, linia szkwału <i>Np. bryza lądowa/morska, tornada, trąby powietrzne, trąby wodne</i>
3.3.2	Określić związek systemów mezoskalowych i lotnictwa.	1	
<b>3.4</b>	<b>Wiatr</b>		
3.4.1	Wyjaśnić znaczenie zjawiska wiatru i jego rodzaje.	2	<i>Np. skręt wiatru, porywy wiatru, prądy strumieniowe, bryza lądowa/morska, Föhn, przy powierzchni ziemi, górny</i>
3.4.2	Określić sposób pomiaru wiatru.	1	
3.4.3	Wyjaśnić wpływ sił, które oddziałują na wiatr.	2	
<b>4</b>	<b>ZJAWISKA METEOROLOGICZNE</b>		
<b>4.1</b>	<b>Chmury</b>		
4.1.1	Wyjaśnić różne warunki formowania się chmur.	2	
4.1.2	Rozpoznawać różne rodzaje chmur.	1	
4.1.3	Określić główne charakterystyki różnych rodzajów chmur.	1	
4.1.4	Określić sposób pomiaru i obserwacji podstawy chmur i ilości chmur.	1	
4.1.5	Zdefiniować podstawę i pułap chmur.	1	
4.1.6	Rozróżnić podstawę od pułapu chmur.	2	
<b>4.2</b>	<b>Rodzaje opadu atmosferycznego</b>		
4.2.1	Wyjaśnić znaczenie opadu atmosferycznego w lotnictwie.	2	<i>Np. deszcz, śnieg, śnieg ziarnisty, grad, deszcz lodowy, kryształki lodu, mżawka</i>

4.2.2	Opisać rodzaje opadu atmosferycznego i korespondujące rodziny chmur.	2	
<b>4.3</b>	<b>Widzialność</b>		
4.3.1	Wyjaśnić przyczyny zanieczyszczeń atmosferycznych.	2	
4.3.2	Rozróżnić rodzaje widzialności.	2	Widzialność pozioma, widzialność skośna, widzialność pionowa, RVR
4.3.3	Określić sposób pomiaru widzialności.	1	
<b>4.4</b>	<b>Zagrożenia meteorologiczne</b>		
4.4.1	Określić zagrożenia meteorologiczne dla lotnictwa.	1	Turbulencja, burza, oblodzenie, mikroporywy, szkwał, makroporywy, uskok wiatru
4.4.2	Opisać wpływ zagrożeń meteorologicznych na lotnictwo.	2	
<b>5</b>	<b>INFORMACJE METEOROLOGICZNE DLA LOTNICTWA</b>		
<b>5.1</b>	<b>Depesze i raporty</b>		
5.1.1	Odkodować treść raportów i prognoz pogody.	3	METAR, SPECI, TAF, SIGMET <i>Np. raporty lokalne</i>

## Przedmiot nr 5: NAWIGACJA

Cel ogólny:

Kandydaci wyjaśniają podstawowe zasady nawigacji i używają tej wiedzy w operacjach ATS.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>		
1.1.1	Stosować jednostki miar odpowiednie dla nawigacji.	3	
<b>1.2</b>	<b>Cel i zastosowanie nawigacji</b>		
1.2.1	Wyjaśnić potrzebę nawigacji w lotnictwie.	2	
1.2.2	Scharakteryzować metody nawigacji.	2	<i>Np. rys historyczny, na podstawie gwiazd, wyposażenie pokładowe, radio, satelity</i>



<b>2</b>	<b>KULA ZIEMSKA</b>		
<b>2.1</b>	<b>Miejsce i ruch Ziemi</b>		
2.1.1	Wyjaśnić właściwości Ziemi i ich znaczenie.	2	<i>Np. forma, rozmiar, ruch obrotowy, obrót w przestrzeni, pory roku, dzień, noc, zmrok, jednostki czasu, strefy czasowe, UTC</i>
<b>2.2</b>	<b>Systemy współrzędnych, kierunek i odległość</b>		
2.2.1	Scharakteryzować ogólne zasady systemu siatki.	2	<i>Np. stopnie, minuty, sekundy, WGS-84, szerokość geograficzna/długość geograficzna</i>
2.2.2	Wyjaśnić kierunek i odległość na globie.	2	<i>Np. koło wielkie, koło małe, loksodroma, główne kierunki geograficzne, pośrednie kierunki geograficzne</i>
2.2.3	Oszacować pozycje na powierzchni Ziemi.	3	<i>Np. szerokość geograficzna/długość geograficzna</i>
2.2.4	Oszacować odległość i kierunek pomiędzy dwoma punktami.	3	
<b>2.3</b>	<b>Magnetyzm</b>		
2.3.1	Wyjaśnić ogólne zasady magnetyzmu Ziemi.	2	<i>Północ geograficzna, północ magnetyczna, deklinacja, odchylenie, nachylenie</i>
2.3.2	Obliczyć różnice kątowe pomiędzy trzema oznaczeniami północy.	3	<i>Północ geograficzna, północ magnetyczna, północ busoli</i>
<b>3</b>	<b>MAPY LOTNICZE</b>		
<b>3.1</b>	<b>Opracowanie i odwzorowanie map</b>		
3.1.1	Określić jak Ziemia jest odwzorowana na mapie.	1	<i>Rodzaje odwzorowań</i>
3.1.2	Opisać właściwości idealnej mapy.	2	<i>Np. wiernokątność, stała skala, azymut, loksodroma i wielkie koło</i>
3.1.3	Wyjaśnić właściwości i zastosowanie różnych odwzorowań.	2	<i>Np. Lambert, Mercator, stereograficzne</i>
<b>3.2</b>	<b>Mapy stosowane w lotnictwie</b>		
3.2.1	Rozróżnić rodzaje map.	2	
3.2.2	Określić konkretne zastosowania	1	

	różnych map.		
3.2.3	Dekodować symbole i informacje zobrazowane na mapach.	3	
<b>4</b>	<b>PODSTAWY NAWIGACJI</b>		
<b>4.1</b>	<b>Wpływ wiatru</b>		
4.1.1	Znać wpływ wiatru na tor lotu.	3	Kurs, linia drogi, odchylenie, wektor wiatru
<b>4.2</b>	<b>Prędkość</b>		
4.2.1	Wyjaśnić związek pomiędzy różnymi prędkościami używanymi w lotnictwie.	2	Rzeczywista prędkość powietrzna, prędkość podróżna, prędkość przyrządowa (łącznie z liczbą Macha)
4.2.2	Znać zastosowanie różnych prędkości w ATS.	3	
<b>4.3</b>	<b>Nawigacja wzrokowa</b>		
4.3.1	Wyjaśnić różne metody nawigacji wzrokowej.	2	Odczyt map, odniesienie wzrokowe <i>Np. nawigacja zliczeniowa</i>
<b>4.4</b>	<b>Nawigacyjne aspekty planowania lotu</b>		
4.4.1	Opisać aspekty nawigacyjne mające wpływ na planowanie lotu.	2	<i>Np. obliczenie paliwa/czasu, minimalna wysokość bezwzględna, trasy alternatywne</i>
<b>5</b>	<b>NAWIGACJA INSTRUMENTALNA</b>		
<b>5.1</b>	<b>Systemy naziemne</b>		
5.1.1	Wyjaśnić podstawowe zasady działania systemów naziemnych.	2	ADF, NDB, VOR, DME, ILS
5.1.2	Określić zastosowanie systemów naziemnych.	1	ADF, NDB, VOR, DME, ILS
5.1.3	Scharakteryzować główne techniki radionawigacyjne oparte na systemach naziemnych.	2	<i>Np. lot na radiolatarnię, linia drogi dolotu/odlotu, procedury podejścia według wskazań przyrządów, oczekiwanie, ocena odchylenia</i>
5.1.4	Wyjaśnić wpływ dokładności i ograniczeń systemów naziemnych na wykonywanie lotu.	2	ADF, NDB, VOR, DME, ILS
<b>5.2</b>	<b>Systemy pokładowe</b>		

5.2.1	Wyjaśnić podstawowe zasady działania systemów pokładowych.	2	<i>Np. INS/IRS</i>
<b>5.3</b>	<b>Systemy satelitarne</b>		
5.3.1	Wyjaśnić podstawowe zasady działania systemu pozycjonowania.	2	<i>Np. GPS, GLONASS, Galileo</i>

## Przedmiot nr 6: STATEK POWIETRZNY

Cel ogólny:

Kandydaci opisują podstawowe zasady teorii lotu i osiągi statku powietrznego oraz opisują w jaki sposób wpływa to na operacje ATS.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>		
	Stosować jednostki miar		
1.1.1	odpowiednie do statku powietrznego i zasad lotu.	3	
<b>1.2</b>	<b>Lotnictwo i statki powietrzne</b>		
	Wyjaśnić pokrewieństwo teorii lotu i charakterystyk statków powietrznych w operacjach ATS.		
1.2.1		2	
<b>2</b>	<b>ZASADY LOTU</b>		
<b>2.1</b>	<b>Sily działające na statek powietrzny</b>		
	Wyjaśnić siły działające na statek powietrzny w czasie lotu i ich interakcję.	2	Siła nośna, ciąg, opór, ciężar w czasie lotu poziomego <i>Np. w czasie wznoszenia, zniżania, zakrętu</i>
2.1.1			
	Wyjaśnić przyczyny i skutki turbulencji w śladzie aerodynamicznym.	2	
2.1.2			
<b>2.2</b>	<b>Elementy składowe i elementy sterowania statku powietrznego</b>		
	Wymienić główne elementy składowe statku powietrznego.	1	Wiropląty, stałopłaty, ogon, kadłub, kłapa, lotka, ster wysokości, ster kierunku, podwozie
2.2.1			
	Wyjaśnić w jaki sposób pilot kontroluje ruchy statku	2	<i>Np. ster kierunku, lotka, ster wysokości, przepustnica (DSS),</i>
2.2.2			

powietrznego.

urządzenia kontrolne wiroplatów

<b>2.3</b>	<b>Profil lotu</b>		
2.3.1	Scharakteryzować kluczowe czynniki mające wpływ na osiągi statku powietrznego.	2	Maksymalne prędkości, prędkości minimalne i prędkości przeciągnięcia, pułap, krytyczny kąt natarcia, maksymalny ROC
<b>3</b>	<b>SILNIKI STATKÓW POWIETRZNYCH</b>		
<b>3.1</b>	<b>Silniki tłokowe</b>		
3.1.1	Wyjaśnić zasady działania, zalety i wady silnika tłokowego i śmigła.	2	Silniki tłokowe, zmienny/stały skok śmigła, ilość łopatek śmigła
<b>3.2</b>	<b>Silniki odrzutowe</b>		
3.2.1	Wyjaśnić zasady działania, zalety i wady silnika odrzutowego.	2	
3.2.2	Wymienić różne rodzaje silników odrzutowych.	1	
<b>3.3</b>	<b>Silniki turbośmigłowe</b>		
3.3.1	Wyjaśnić zasady działania, zalety i wady silników turbośmigłowych i śmigła.	2	
<b>4</b>	<b>SYSTEMY I PRZYRZĄDY STATKU POWIETRZNEGO</b>		
<b>4.1</b>	<b>Przyrządy statku powietrznego</b>		
4.1.1	Wyjaśnić zasady działania i interpretacji informacji zobrazowanych na przyrządach statku powietrznego.	2	Wysokociomierz, prędkościomierz, wariometr, zakrętomiernik z chyłomierzem, sztuczny horyzont, żyrokompas
4.1.2	Wyjaśnić wpływ błędów i błędnych wskazań przyrządów w czasie lotu na operacje statków powietrznych.	2	<i>Np. awaria odbiornika ciśnień powietrznych (OCP), niewiarygodne dane z platformy żyroskopowej</i>
<b>4.2</b>	<b>Przyrządy nawigacyjne</b>		
4.2.1	Opisać zasady działania i interpretację zobrazowanych informacji podstawowych pokładowych przyrządów/systemów nawigacyjnych.	2	<i>Np. ADF, VOR (TACAN), DME, ILS, MLS, system bezwładnościowy, systemy satelitarne</i>

<b>4.3</b>	<b>Przyrządy kontroli pracy silników</b>		
4.3.1	Wymienić najważniejsze parametry monitorowania pracy silnika i przyrządy z tym związane.	1	<i>Np. ciśnienie oleju i temperatura, temperatura silnika, obrotomierz, paliwomierz, przepływomierz</i>
<b>4.4</b>	<b>Systemy statków powietrznych</b>		
4.4.1	Wyjaśnić zastosowanie najbardziej powszechnych systemów pokładowych statków powietrznych.	2	<i>Np. transponder SSR, wskaźnik przezierny (HUD), wskaźnik uskoku wiatru, radar pogodowy, GPWS, EFIS, flight director, autopilot, FMS, system hydrauliczny, system elektryczny, system środowiskowy</i>
4.4.2	Wyjaśnić skutki obniżenia sprawności/awarii najbardziej powszechnych systemów pokładowych na operacje statków powietrznych.	2	<i>Np. awaria systemu hydraulicznego, awaria systemu elektrycznego, awaria systemu środowiskowego</i>
<b>5</b>	<b>KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH</b>		
<b>5.1</b>	<b>Kategorie statków powietrznych</b>		
5.1.1	Wymienić kategorie statków powietrznych.	1	<i>Np. stałopłaty, wiroplaty, balon, szybowiec</i>
<b>5.2</b>	<b>Kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym</b>		
5.2.1	Wymienić kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym.	1	<i>Kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym ICAO</i>
<b>6</b>	<b>CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA OSIĄGI STATKU POWIETRZNEGO</b>		
<b>6.1</b>	<b>Start</b>		
6.1.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie startu.	2	<i>Warunki na drodze startowej, nachylenie drogi startowej, wiatr, temperatura, wzniesienie lotniska, masa statku powietrznego</i>
<b>6.2</b>	<b>Wznoszenie</b>		
6.2.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie wznoszenia.	2	<i>Prędkość, masa, wiatr, temperatura, hermetyzacja kabiny, gęstość powietrza</i>
<b>6.3</b>	<b>Przelot</b>		

6.3.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie przelotu.	2	Poziom, poziom przelotu, wiatr, masa, hermetyzacja kabiny
<b>6.4</b>	<b>Zniżanie i podejście początkowe</b>		
6.4.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie zniżania.	2	Wiatr, prędkość, prędkość zniżania, konfiguracja statku powietrznego, hermetyzacja kabiny
<b>6.5</b>	<b>Podejście końcowe i lądowanie</b>		
6.5.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie podejścia końcowego i lądowania.	2	Konfiguracja statku powietrznego, masa, wiatr, uskok wiatru, wzniesienie lotniska, warunki na drodze startowej, nachylenie drogi startowej
<b>7</b>	<b>DANE NA TEMAT STATKÓW POWIETRZNYCH</b>		
<b>7.1</b>	<b>Dane na temat osiągnięć</b>		
7.1.1	Określić oznaczniki i kategorie typów statków powietrznych ICAO dla powszechnie używanych statków powietrznych.	1	Oznaczniki typu, kategorie podejścia i turbulencji w śladzie aerodynamicznym
7.1.2	Określić standardowe przeciętne dane na temat osiągnięć powszechnie używanych statków powietrznych.	1	Prędkość wznoszenia/zniżania, prędkość przelotowa, pułap

## Przedmiot nr 7: CZYNNIK LUDZKI

Cel ogólny:

Kandydaci charakteryzują czynniki mające wpływ na działanie poszczególnych osób i zespołu.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE DO CZYNNIKA LUDZKIEGO</b>		
<b>1.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
1.1.1	Wymienić tematy objęte kursem.	1	Wprowadzenie do czynnika ludzkiego, działania człowieka, błąd ludzki, komunikacja, środowisko pracy
1.1.2	Wymienić dokumenty źródłowe.	1	<i>Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego,</i>

1.1.3	Znać odpowiednie techniki nauki.	3	Jak wpływ technik interaktywnych może prowadzić do poprawy nauki
<b>1.2</b>	<b>Dlaczego czynnik ludzki</b>		
1.2.1	Wyjaśnić dlaczego czynnik ludzki jest tematem niniejszego kursu.	2	Podłoże historyczne, wpływ bezpieczeństwa na ATM, wymogi w zakresie kwalifikowania, incydenty
1.2.2	Zdefiniować czynnik ludzki.	1	Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego
1.2.3	Wyjaśnić koncepcję systemu.	2	Ludzie, procedury, urządzenia
1.2.4	Scharakteryzować ATM w terminach systemowych.	2	
1.2.5	Rozpoznawać konsekwencje awarii systemu w ATS.	1	
1.2.6	Wyjaśnić potrzebę dopasowania czynnika ludzkiego i urządzeń.	2	Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego
1.2.7	Wyjaśnić zastosowanie i zalety modelu SHELL.	2	Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego, wizyty w pomieszczeniach z symulatorem i pomieszczeniu operacyjnym
1.2.8	Wyjaśnić wymóg informacji ATS.	2	Na temat, na czas, dokładna
1.2.9	Opisać rolę człowieka w rozwoju ATS.	2	Np. historia ATS, przestrzeń powietrzna, łączność, radar, przyszłość ATS
1.2.10	Rozpoznawać znaczenie świadomości sytuacyjnej w podejmowaniu decyzji.	1	
<b>2</b>	<b>DZIAŁANIA CZŁOWIEKA</b>		
<b>2.1</b>	<b>Indywidualne zachowanie</b>		
2.1.1	Wyjaśnić różnice i podobieństwa pomiędzy ludźmi.	2	Np. podejście, aspekty kulturowe i językowe
2.1.2	Wyjaśnić niebezpieczeństwa związane z nudą.	2	
2.1.3	Wyjaśnić niebezpieczeństwa związane z przesadną wiarą we własne możliwości i	2	

samozadowoleniem.

2.1.4	Wyjaśnić niebezpieczeństwa związane ze zmęczeniem.	2	Kłopoty ze snem, przeciążenie pracą
2.1.5	Opisać pozytywny wpływ wspólnej pracy i nauki uczestników kursu.	2	W jaki sposób interaktywne studiowanie prowadzi do sukcesu
<b>2.2</b>	<b>Zachowania zawodowe</b>		
2.2.1	Opisać potrzebę standardów zawodowych w ATS.	2	<i>Np. stosowanie się do zasad i przepisów, itp.</i>
2.2.2	Opisać wymagany podstawowy stosunek zawodowy dla sprostania wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa.	2	<i>Np. punktualność, dyscyplina, stosowania się do zasad, stosunek do pracy zespołowej</i>
2.2.3	Rozpoznawać wpływ odpowiedzialności na działanie(a) informatorów FIS.	1	Odpowiedzialność jako kierunek właściwego działania
2.2.4	Rozpoznawać różne obowiązki informatora FIS.	1	Odpowiedzialność prospektywna i retrospektywna, wina i obowiązek, rodzaje odpowiedzialności (moralna, socjalna, prawna, zadaniowa, odpowiedzialność związana z rolą, itp.)
<b>2.3</b>	<b>Zdrowie i samopoczucie</b>		
2.3.1	Rozważyć wpływ zdrowia na działanie.	2	<i>Np. kondycja, dieta, narkotyki, alkohol</i>
<b>2.4</b>	<b>Praca zespołowa</b>		
2.4.1	Opisać różnice pomiędzy społecznymi relacjami ludzkimi i interakcją w sytuacjach zawodowych.	2	
2.4.2	Opisać różne typy i charaktery w zespole.	2	<i>Np. lider i wykonawca</i>
2.4.3	Opisać zasady pracy zespołowej.	2	<i>Np. członkostwo w grupie, dynamika grupy, zalety/wady pracy zespołowej, konflikty i ich rozwiązywanie</i>
2.4.4	Opisać styl lidera i interakcję w grupie.	2	



<b>2.5</b>	<b>Podstawowe potrzeby ludzi w pracy</b>		
2.5.1	Wymienić podstawowe potrzeby ludzi w pracy.	1	<i>Np. równowaga pomiędzy: indywidualnymi możliwościami i obciążeniem pracą, czasem pracy i czasem odpoczynku. Właściwe warunki pracy, pozytywne środowisko pracy</i>
2.5.2	Scharakteryzować czynniki zadowolenia z pracy.	2	<i>Np. czynnik finansowy, osiągnięcia, uznanie, rozwój, wyzwanie</i>
<b>2.6</b>	<b>Stres</b>		
2.6.1	Zdefiniować stres.	1	<b>Definicja stresu</b> <i>Np. Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
2.6.2	Rozpoznawać symptomy i źródła stresu.	1	<b>Zmiany behawioralne, zmiany stylu życia, symptomy fizyczne, wydarzenia kryzysowe, główne przyczyny stresu</b> <i>Np. Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
2.6.3	Opisać etapy stresu.	2	<b>Krzywa działania stresu</b> <i>Np. Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
2.6.4	Opisać techniki zarządzania stresem.	2	<i>Np. techniki relaksacji, dieta i styl życia, ćwiczenia, Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
<b>3</b>	<b>BŁĄD LUDZKI</b>		
<b>3.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
3.1.1	Rozpoznawać niebezpieczeństwa błędu w ATS.	1	
<b>3.2</b>	<b>Definicja błędu ludzkiego</b>		
3.2.1	Zdefiniować błąd ludzki.	1	
3.2.2	Opisać czynniki przyczyniające się do powstania błędu.	2	<i>Np. zmęczenie, brak umiejętności, niezrozumienie, brak informacji, roztargnienie, brak zadowolenia z pracy</i>
<b>3.3</b>	<b>Klasyfikacja błędu ludzkiego</b>		

3.3.1	Określić rodzaje błędów.	1	<i>Np. błędy, uchybienia, pomyłki</i>
3.3.2	Zdefiniować naruszenie zasad.	1	
3.3.3	Rozróżnić błędy i naruszenie zasad.	2	
3.3.4	Opisać trzy poziomy działania zgodnie z modelem Rasmussena.	2	W oparciu o umiejętności, w oparciu o wiedzę, w oparciu o zasady
<b>3.4</b>	<b>Model Reason'a</b>		
3.4.1	Opisać model Reason'a.	2	Czynne niepowodzenia i warunki utajone
3.4.2	Stosować zasady Reason'a w sprawie błędu podczas studium przypadku.	3	<i>Np. wypadek „Herald of Free Enterprise”</i>
<b>4</b>	<b>KOMUNIKACJA</b>		
<b>4.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
4.1.1	Zademonstrować znaczenie dobrej komunikacji w ATS.	2	
<b>4.2</b>	<b>Proces komunikacji</b>		
4.2.1	Zdefiniować komunikację.	1	
4.2.2	Zdefiniować proces komunikacji.	1	<i>Np. nadawca, osoba kodująca, nadajnik, sygnał, zakłócenie, odbiór, osoba dekodująca, odbiornik, omówienie</i>
<b>4.3</b>	<b>Środki komunikacji</b>		
4.3.1	Opisać czynniki wpływające na komunikację werbalną.	2	<i>Np. dobór słów, intonacja, tempo, ton, zniekształcenia, ładunek, hałas, przerywanie, znajomość języka (tj. akcent, dialekt, słownictwo)</i>
4.3.2	Opisać czynniki wpływające na komunikację niewerbalną.	2	<i>Np. dotyk, wybór, oczekiwania, hałas, przerywanie</i>
4.3.3	Stosować praktyki dobrej komunikacji.	3	Mówienie i słuchanie
<b>5</b>	<b>ŚRODOWISKO PRACY</b>		
<b>5.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
5.1.1	Zdefiniować ergonomię.	1	

5.1.2	Mieć świadomość potrzeby dobrego zaprojektowania budynku/pomieszczenia do pracy operacyjnej.	0	<i>Np. oświetlenie, izolacja, przestrzeń, wyposażenie</i>
5.1.3	Wyjaśnić potrzebę dobrego zaprojektowania stanowiska pracy.	2	<i>Np. antropometria (usadowienie, projekt miejsca pracy, urządzenie wejściowe, itp.)</i>
<b>5.2</b>	<b>Urządzenia i narzędzia</b>		
5.2.1	Scharakteryzować urządzenia i narzędzia do stosowania w symulacji zgodnie z modelem SHELL.	2	Środowisko fizyczne, zobrazowania wzrokowe, urządzenia wejściowe, urządzenia łączności, układ i profil konsoli
<b>5.3</b>	<b>Automatyzacja</b>		
5.3.1	Wyjaśnić przyczyny automatyzacji.	2	
5.3.2	Opisać ograniczenia automatyzacji.	2	

## Przedmiot nr 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY

Cel ogólny:

Kandydaci:

- wyjaśniają podstawowe zasady działania urządzeń stosowanych powszechnie w FIS;
- rozumieją w jaki sposób urządzenia pomagają informatorowi FIS w zapewnianiu bezpiecznej i efektywnej ATS.

<b>1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
<b>1.1</b>	<b>Wyposażenie ATS</b>		
1.1.1	Scharakteryzować główne elementy urządzeń FIS.	2	<i>Np. urządzenia łączności, rejestrator korespondencji</i>
<b>2</b>	<b>RADIO</b>		
<b>2.1</b>	<b>Teoria radia</b>		
2.1.1	Określić zasady działania radia.	1	
2.1.2	Rozpoznawać charakterystykę fal radiowych.	1	Propagacja, ograniczenia
2.1.3	Określić zastosowanie, charakterystykę i ograniczenia	1	Zastosowania w ATS, nawigacja i łączność, użycie i zastosowanie w

zakresów częstotliwości.

ruchomej służbie lotniczej, HF, VHF, UHF

<b>2.2</b>	<b>Łączność radiowa</b>		
2.2.1	Określić zastosowanie radia w ATS.	1	
2.2.2	Opisać zasady działania nadajnika i odbiornika.	2	
2.2.3	Wyjaśnić wpływ cienia antenowego na łączność RTF.	2	
<b>2.3</b>	<b>Radionamiar</b>		
2.3.1	Określić zasady i zastosowanie VDF/UDF.	1	VDF/UDF, QDM, QDR, QTF
<b>3</b>	<b>INNE SYSTEMY I ŁĄCZNOŚĆ</b>		
<b>3.1</b>	<b>Łączność ATS</b>		
3.1.1	Opisać zastosowanie innej łączności głosowej w ATS.	2	<i>Np. telefon, interfon, intercom</i>
<b>4</b>	<b>AUTOMATYZACJA W ATS</b>		
<b>4.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
4.1.1	Opisać zasady automatyzacji w łączności i łącza transmisji danych w ATS.	2	
<b>4.2</b>	<b>Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)</b>		
4.1.1	Opisać zasady działania AFTN.	2	
<b>4.3</b>	<b>Systemy stosowane do automatycznego rozpowszechniania danych</b>		
4.3.1	Określić zasady działania systemów rozgłaszania.	1	<i>Np. ATIS, VOLMET</i>
4.3.2	Wyjaśnić zastosowanie ATIS i VOLMET w ATS.	2	
<b>5</b>	<b>STANOWISKA PRACY</b>		
<b>5.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
5.1.1	Rozpoznawać wyposażenie na stanowisku pracy informatora FIS	1	<i>Np. radio, telefon i inne urządzenia zapewniające łączność, odpowiednie mapy, zegar, monitory informacji, radary/zobrazowania</i>

## Przedmiot nr 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

Cel ogólny:

Kandydaci rozpoznają potrzebę bliskiej współpracy z innymi stronami biorącymi udział w operacjach ATM jak również aspekty ochrony środowiska.

<b>1</b>	<b>ZAPOZNANIE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Zapoznanie</b>		
1.1.1	Rozpoznawać cywilne i wojskowe służby ATS.	1	<i>Np. TWR, APP, ACC, AIS, RCC, radary, jednostki obrony powietrznej</i>
1.1.2	Rozpoznawać wyposażenie portów lotniczych i lokalnych operatorów.	1	<i>Np. jednostki przeciwpożarowe, biuro linii lotniczych</i>
<b>2</b>	<b>UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ</b>		
<b>2.1</b>	<b>Lotnictwo cywilne</b>		
2.1.1	Nazwać wymogi dotyczące przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych.	1	<i>Np. loty handlowe, loty rekreacyjne, szybowce, balony</i>
<b>2.2</b>	<b>Lotnictwo wojskowe</b>		
2.2.1	Nazwać wymogi dotyczące przestrzeni powietrznej dla wojskowych statków powietrznych.	1	<i>Np. loty na małych wysokościach, tankowanie w powietrzu, loty próbne, specjalne operacje wojskowe</i>
<b>2.3</b>	<b>Oczekiwania i wymagania pilotów</b>		
2.3.1	Mieć świadomość oczekiwań i wymagań pilotów.	0	
<b>3</b>	<b>RELACJE Z KLIENTAMI</b>		
<b>3.1</b>	<b>Relacje z klientami</b>		
3.1.1	Określić rolę FIS jako instytucji zapewniającej służby.	1	
3.1.2	Rozpoznawać środki, poprzez które finansowana jest FIS.	1	
<b>4</b>	<b>OCHRONA ŚRODOWISKA</b>		
<b>4.1</b>	<b>Ochrona środowiska</b>		

4.1.1	Rozpoznawać znaczenie ochrony środowiska.	1	Powietrze, woda, hałas
-------	---	---	------------------------

d) Minimum programowe do szkolenia w zakresie uprawnienia obszarowej służby informacji powietrznej (FIS):

### Przedmiot nr 1: WPROWADZENIE DO KURSU

Cel ogólny:

Kandydaci znają i rozumieją program szkolenia, które mają odbyć, oraz uczą się jak uzyskać odpowiednie informacje.

<b>1</b>	<b>ZARZĄDZANIE KURSEM</b>		
<b>1.1</b>	<b>Wprowadzenie do kursu</b>		
1.1.1	Wyjaśnić założenia i główne cele kursu.	2	FIS
<b>1.2</b>	<b>Administrowanie kursem</b>		
1.2.1	Określić zasady administrowania kursem.	1	FIS RIS
<b>1.3</b>	<b>Material studiów i dokumentacja szkolenia</b>		
1.3.1	Używać odpowiedniej dokumentacji i jej źródeł dla celów kursu.	3	<i>Np. dokumentacja szkolenia, biblioteka, biblioteka CBT, Internet, serwer zarządzania nauczaniem</i> FIS RIS
1.3.2	Włączać odpowiednie informacje w czasie studiowania na kursie.	4	<i>Np. dokumentacja szkolenia, informacje uzupełniające, biblioteka</i> FIS RIS
<b>2</b>	<b>WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO FIS</b>		
<b>2.1</b>	<b>Zawartość i organizacja kursu</b>		
2.1.1	Określić różne metody szkolenia stosowane w czasie kursu.	1	<i>Szkolenie teoretyczne, szkolenie praktyczne, samokształcenie</i> FIS RIS
2.1.2	Określić przedmioty kursu i ich cel.	1	FIS
2.1.3	Opisać organizację szkolenia teoretycznego.	2	FIS RIS
2.1.4	Opisać organizację szkolenia praktycznego.	2	<i>Np. PTP, symulacja, briefing, de briefing</i> FIS

<b>2.2</b>	<b>Etos szkolenia</b>			
2.2.1	Rozpoznawać dostępne mechanizmy związane z omawianiem postępów w szkoleniu.	1	Postęp w szkoleniu, ocena, briefing, de briefing, omówienie kandydat/instruktor, omówienie instruktor/instruktor	FIS RIS
<b>2.3</b>	<b>Proces oceny</b>			
2.3.1	Opisać proces oceny.	2		FIS RIS

## Przedmiot nr 2: PRAWO LOTNICZE

Cel ogólny:

Kandydaci:

- a) znają, rozumieją i stosują przepisy ruchu lotniczego oraz regulacje w zakresie raportowania, przestrzeni powietrznej; oraz
- b) znają zasady wydawania uprawnienia FIS.

<b>1</b>	<b>ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI FIS</b>			
<b>1.1</b>	<b>Przywileje i warunki</b>			
1.1.1	Znać warunki, jakie muszą być spełnione do wydania uprawnienia FIS.	3	<i>Np. dokumentacja krajowa</i>	FIS
1.1.2	Wyjaśnić warunki zawieszania/cofania świadectwa kwalifikacji FIS.	2	Incydent/wypadek, wątpliwości co do kompetencji, kwestie zdrowotne	FIS RIS
<b>2</b>	<b>Zasady i przepisy</b>			
<b>2.1</b>	<b>Raportowanie</b>			
2.1.1	Wymienić standardowe formularze meldunków.	1	Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym <i>Np. rutynowe meldunki z powietrza, naruszenie przepisów, log book, dokumentacja</i>	FIS RIS
2.1.2	Opisać funkcje i procesy w zakresie raportowania.	2	ESARR 2, kultura raportowania, meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym	FIS RIS

			<i>Np. naruszenie przepisów, log book, dokumentacja, dobrowolne raportowanie</i>	
			Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym	FIS RIS
2.1.3	Używać formularzy meldunków.	3	<i>Np. Doc 4444 ICAO, Dodatek 4, rutynowe meldunki z powietrza, naruszenie przepisów, log book, dokumentacja</i>	
<b>2.2</b>	<b>Przestrzeń powietrzna</b>			
2.2.1	Znać klasy i strukturę przestrzeni powietrznej oraz ich związek z uprawnieniem FIS.	3		FIS RIS
2.2.2	Zapewniać planowanie, koordynację i działania FIS odpowiednie do klasyfikacji i struktury przestrzeni powietrznej.	4	<i>Np. Załącznik 2 ICAO, Załącznik 11 ICAO, wymogi międzynarodowe, wymogi cywilne, wymogi wojskowe, obszar odpowiedzialności, sektoryzacja</i>	FIS RIS

### Przedmiot nr 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Cel ogólny:

Kandydaci udzielają informacji w celu zapewnienia bezpiecznej, zorganizowanej i szybkiej służby.

<b>1</b>	<b>SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO I ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ</b>			
<b>1.1</b>	<b>Służba informacji powietrznej (FIS)</b>			
1.1.1	Znać swój zakres obowiązków.	3		FIS
1.1.2	Przekazywać odpowiednie informacje dotyczące innego ruchu w rejonie odpowiedzialności.	3	Informacje ruchowe	FIS RIS
1.1.3	Zapewniać FIS.	4		FIS
<b>1.2</b>	<b>Służba alarmowa (ALRS)</b>			
1.2.1	Zapewniać ALRS.	4	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
1.2.2	Odpowiadać na komunikaty i	3	Załącznik 10 ICAO	FIS



	sygnały o niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych.		Doc 4444 ICAO	RIS
<b>1.3</b>	<b>Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)</b>			
1.3.1	Znać zasady i środki zapewniania ASM.	3	<i>Np. FUA, Doc 4444 ICAO, Podręcznik EUROCONTROL w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną i elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej, TSA, CDR, CBA</i>	FIS RIS
1.3.2	Zapewniać FIS z uwzględnieniem ASM.	4		FIS RIS
<b>2</b>	<b>ŁĄCZNOŚĆ</b>			
<b>2.1</b>	<b>Skuteczna łączność</b>			
2.1.1	Używać zatwierdzonej frazeologii.	3	Doc 4444 ICAO <i>Np. Doc 9432 ICAO – Podręcznik RTF, standardowe słowa i wyrażenia zawarte w Załączniku 10 tom 2 ICAO</i>	FIS RIS
2.1.2	Wykonywać skuteczną łączność.	3	Techniki łączności	FIS RIS
2.1.3	Analizować przykłady łączności pilota i informatora FIS pod kątem skuteczności.	4		FIS RIS
<b>3</b>	<b>KOORDYNACJA</b>			
<b>3.1</b>	<b>Konieczność</b>			
3.1.1	Identyfikować potrzebę koordynacji.	3		FIS RIS
<b>3.2</b>	<b>Narzędzia i metody</b>			
3.2.1	Używać dostępnych metod koordynacji.	3	<i>Np. elektroniczne przekazywanie danych o locie, telefon, interfon, intercom, bezpośrednia rozmowa, radiotelefon (RTF), lokalne porozumienia</i>	FIS RIS
<b>3.3</b>	<b>Procedury koordynacji</b>			

3.3.1	Inicjować odpowiednią koordynację.	3	Przekazanie odpowiedzialności za łączność powietrze-ziemia <i>Np. punkt przekazania na łączność z kolejnym organem ATS</i>	FIS RIS
3.3.2	Analizować efekt koordynacji wnioskowanej przez stanowiska/organy sąsiadujące.	4	<i>Np. przekazanie odpowiedzialności za łączność powietrze-ziemia</i>	FIS RIS
3.3.3	Zapewnić, że uzgodnione działania są realizowane.	4		FIS RIS
3.3.4	Koordinować zapewnianie FIS.	4	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
3.3.5	Koordinować zapewnianie ALRS.	4	Doc 4444 ICAO	FIS RIS

## 4 ZOBRAZOWANIE DANYCH

### 4.1 Zarządzanie danymi

4.1.1	Aktualizować zobrazowanie danych dla dokładnego odzwierciedlenia sytuacji ruchowej.	3	<i>Np. zobrazowana informacja, procedury oznaczania pasków, elektroniczne zobrazowanie danych, działania w oparciu o informacje zobrazowania ruchu, obliczenie EET</i>	FIS RIS
4.1.2	Analizować odpowiednie dane na zobrazowaniach danych.	4		FIS RIS
4.1.3	Organizować odpowiednie dane na zobrazowaniach danych.	4		FIS RIS
4.1.4	Procesować odpowiednie dane na zobrazowaniach danych.	3		FIS RIS
4.1.5	Uzyskać informacje z planu lotu.	3	FPL, informacje uzupełniające <i>Np. AFIL, itp.</i>	FIS RIS
4.1.6	Używać informacji z planu lotu.	3		FIS RIS

## 5 ŚRODOWISKO OPERACYJNE

### 5.1 Integralność środowiska operacyjnego

5.1.1	Uzyskać informacje dotyczące środowiska operacyjnego.	3	<i>Np. briefing, powiadomienia, polecenia lokalne, weryfikacja informacji</i>	FIS RIS
-------	---	---	---	------------

5.1.2	Zapewnić integralność środowiska operacyjnego.	4	<i>Np. integralność zobrażeń, weryfikacja informacji zapewnianych na zobrażeniach</i>	FIS RIS
<b>5.2</b>	<b>Weryfikacja ważności procedur operacyjnych</b>			
5.2.1	Sprawdzić wszystkie odpowiednie informacje przed rozpoczęciem zapewniania FIS.	3	<i>Np. briefing, LoA, NOTAM</i>	FIS RIS
5.2.2	Zapewniać FIS zgodnie ze zmianami proceduralnymi.	4		FIS RIS
<b>5.3</b>	<b>Przekazanie-przejęcie dyżuru na stanowisku operacyjnym FIS</b>			
5.3.1	Przekazać informacje informatorowi przejmującemu.	3		FIS RIS
5.3.2	Uzyskać informacje od informatora przekazującego.	3		FIS RIS
<b>6</b>	<b>ZAPEWNIANIE FIS</b>			
<b>6.1</b>	<b>Odpowiedzialność i przetwarzanie informacji</b>			
6.1.1	Opisać podział odpowiedzialności pomiędzy organami ATS.	2	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
6.1.2	Opisać odpowiedzialność w odniesieniu do ruchu wojskowego.	2	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
6.1.3	Uzyskać informacje operacyjne.	3	Lokalne instrukcje operacyjne	FIS RIS
6.1.4	Interpretować informacje operacyjne.	5		FIS RIS
6.1.5	Organizować przesyłanie informacji operacyjnych.	4	<i>Np. łącznie z wykorzystaniem procedur zapasowych</i>	FIS RIS
6.1.6	Włączać informacje operacyjne do podejmowania decyzji.	4		FIS RIS
6.1.7	Zapewnić odpowiednie priorytety działań.	4	Wymogi formalne i sytuacyjne, obciążenie pracą	FIS RIS
6.1.8	Zrównoważyć obciążenie pracą i wymogi ruchowe.	5	<i>Np. we własnym sektorze</i>	FIS RIS
6.1.9	Opisać odpowiedzialność w odniesieniu do balonów wolnych bezzałogowych.	2		FIS RIS

## Przedmiot nr 4: METEOROLOGIA

Cel ogólny:

Kandydaci uzyskują, odkodowują i robią właściwy użytek z informacji meteorologicznej mającej związek z zapewnianiem ATS.

<b>1 ZJAWISKA METEOROLOGICZNE</b>				
<b>1.1 Zjawiska meteorologiczne</b>				
1.1.1	Znać wpływ niekorzystnej pogody.	3	Burze, oblodzenie, prądy strumieniowe, CAT, turbulencja, mikroporywy, fale górskie, linia szkwału <i>Np. popiół wulkaniczny</i>	FIS RIS
1.1.2	Włączać informacje o zjawiskach meteorologicznych w zapewnianie FIS.	4		FIS RIS
1.1.3	Włączać informacje o zjawiskach meteorologicznych w przekazywane informacje.	4	<i>Np. burza, turbulencja, oblodzenie, popiół wulkaniczny</i>	FIS RIS
1.1.4	Stosować techniki dla uniknięcia niekorzystnej pogody, o ile to konieczne/możliwe.	3	Zmiana trasy, zmiana wysokości lotu, itp.	FIS RIS
<b>2 ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH</b>				
<b>2.1 Źródła informacji meteorologicznych</b>				
2.1.1	Uzyskać informację meteorologiczną.	3	METAR, TAF, SIGMET, AIRMET <i>Np. specjalne AIREP/AIREP</i>	FIS RIS
2.1.2	Podać informację meteorologiczną.	3	Do: statków powietrznych, biur METEO <i>Np. centrum informacji powietrznej, sąsiednie jednostki ATS</i>	FIS RIS

## Przedmiot nr 5: NAWIGACJA

Cel ogólny:

Kandydaci analizują wszystkie aspekty nawigacyjne dla udzielania informacji o ruchu.

<b>1</b>	<b>MAPY LOTNICZE</b>			
<b>1.1</b>	<b>Mapy</b>			
1.1.1	Używać odpowiednich map.	3		FIS RIS
<b>2</b>	<b>NAWIGACJA INSTRUMENTALNA</b>			
<b>2.1</b>	<b>Systemy nawigacyjne</b>			
2.1.1	Informować o przypadkach zmiany statusu operacyjnego systemów nawigacyjnych.	4	<i>Np. ograniczenia, status systemów naziemnych i systemów satelitarnych</i>	FIS RIS
<b>2.2</b>	<b>Wsparcie nawigacyjne</b>			
2.2.1	Ocenić konieczne informacje, jakie mają być przekazane pilotom potrzebującym wsparcia nawigacyjnego.	5	<i>Np. najbliższe najbardziej odpowiednie lotnisko, informacja lotniskowa, każde inne wsparcie nawigacyjne właściwe w danej sytuacji</i>	FIS RIS

## Przedmiot nr 6: STATEK POWIETRZNY

Cel ogólny:

Kandydaci oceniają i włączają informacje na temat osiągnięć statków powietrznych w zapewnianie FIS.

<b>1</b>	<b>PRZYRZĄDY STATKU POWIETRZNEGO</b>			
<b>1.1</b>	<b>Przyrządy statku powietrznego</b>			
1.1.1	Włączać wskazania przyrządów statku powietrznego przekazywane przez pilotów w zapewnianie FIS.	4	<i>Np. radar pogodowy</i>	FIS RIS
1.1.2	Wyjaśnić działanie wyposażenia radiowego statku powietrznego.	2	<i>Np. odbiorniki radiowe (ich ilość), odbiorniki radiowe w sytuacji zagrożenia</i>	FIS RIS
<b>2</b>	<b>CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA OSIĄGI STATKU POWIETRZNEGO</b>			
<b>2.1</b>	<b>Przelot</b>			

2.1.1	Włączać znaczenie czynników wpływających na osiągi statku powietrznego podczas przelotu.	4	Wysokość, prędkość przelotu, wiatr, masa	FIS RIS
<b>2.2</b>	<b>Inne</b>			
2.2.1	Znać wpływ wymogów operacyjnych.	3	<i>Np. loty wojskowe, loty kalibracyjne, zdjęcia lotnicze</i>	FIS RIS
<b>4</b>	<b>DANE NA TEMAT STATKÓW POWIETRZNYCH</b>			
<b>4.1</b>	<b>Dane na temat osiągnięć</b>			
4.1.1	Włączać uśrednione dane na temat osiągnięć reprezentatywnej próbki statków powietrznych, jakie napotykaną będą w środowisku operacyjnym/pracy, w zapewnianiu FIS.	4	Dane na temat osiągnięć na podstawie reprezentatywnej próbki w różnorodnych okolicznościach	FIS RIS
4.1.2	Identyfikować potencjalne i faktyczne sytuacje zagrożenia.	3		FIS RIS

## Przedmiot nr 7: CZYNNIK LUDZKI

Cel ogólny:

Kandydaci:

- uznają konieczność ciągłego poszerzania swojej wiedzy,
- analizują czynniki mające wpływ na pracę indywidualną i zespołową.

<b>1</b>	<b>CZYNNIKI PSYCHOLOGICZNE</b>			
<b>1.1</b>	<b>Poznawcze</b>			
1.1.1	Opisać ludzki model przetwarzania informacji.	2	Uwaga, percepcja, pamięć, świadomość sytuacyjna, podejmowanie decyzji, reagowanie	FIS RIS
1.1.2	Opisać czynniki, które wpływają na przetwarzanie informacji.	2	Samopoczucie, stres, nauka, wiedza, doświadczenie, zmęczenie, alkohol/narkotyki, roztargnienie, relacje interpersonalne	FIS RIS
1.1.3	Monitorować efekt czynników przetwarzania informacji na podejmowanie decyzji.	3	<i>Np. obciążenie pracą, stres, relacje interpersonalne, roztargnienie, samopoczucie</i>	FIS RIS

<b>2</b>		<b>CZYNNIKI MEDYCZNE I PSYCHOLOGICZNE</b>		
<b>2.1</b>		<b>Zmęczenie</b>		
2.1.1	Określić czynniki powodujące zmęczenie.	1	Praca w systemie zmianowym <i>Np. nocne zmiany i system dyżurów</i>	FIS RIS
2.1.2	Opisać oznaki zmęczenia.	2	<i>Np. brak koncentracji, apatia, poirytowanie, frustracja</i>	FIS RIS
2.1.3	Rozpoznać oznaki zmęczenia u siebie.	1		FIS RIS
2.1.4	Rozpoznać oznaki zmęczenia u innych.	1		FIS RIS
2.1.5	Uwzględnić odpowiednie działania po rozpoznaniu zmęczenia.	2		FIS RIS
<b>2.2</b>		<b>Kondycja zdrowotna</b>		
2.2.1	Rozpoznać oznaki braku kondycji zdrowotnej.	1		FIS RIS
2.2.2	Opisać działania w przypadku uświadomienia braku kondycji zdrowotnej.	2		FIS RIS
<b>3</b>		<b>CZYNNIKI SPOŁECZNE I ORGANIZACYJNE</b>		
<b>3.1</b>		<b>Zarządzanie zespołem (TRM)</b>		
3.1.1	Określić cele TRM.	1	<i>Np. kurs TRM, Wytyczne EUROCONTROL w sprawie opracowania szkolenia TRM</i>	FIS RIS
3.1.2	Określić zawartość koncepcji TRM.	1	<i>Np. praca zespołowa, błąd ludzki, role w zespole, stres, podejmowanie decyzji, komunikacja, świadomość sytuacyjna</i>	FIS RIS
<b>3.2</b>		<b>Praca zespołowa i role w zespole</b>		
3.2.1	Identyfikować przyczyny konfliktu.	3		FIS RIS
3.2.2	Opisać działania zapobiegające konfliktom.	2	<i>Np. role w zespole TRM</i>	FIS RIS
3.2.3	Opisać strategie radzenia sobie z konfliktem.	2	<i>Np. w twoim zespole</i>	FIS RIS
<b>3.3</b>		<b>Odpowiedzialne zachowanie</b>		

3.3.1	Rozważyć czynniki wpływające na odpowiedzialne zachowanie.	2	<i>Np. sytuacja, zespół, sytuacja osobista i osąd, przykłady usprawiedliwiania, motywacja moralna, osobowość</i>	FIS RIS
3.3.2	Stosować odpowiedzialny osąd.	3	Studium przypadku i dyskusje na temat dylematów	FIS RIS
<b>4</b>	<b>STRES</b>			
<b>4.1</b>	<b>Stres</b>			
4.1.1	Rozpoznać wpływ stresu na działanie.	1	Stres i jego symptomy u siebie i u innych	FIS RIS
<b>4.2</b>	<b>Zarządzanie stresem</b>			
4.2.1	Działać w celu zredukowania stresu.	3	Wpływ osobowości na radzenie sobie ze stresem, zalety aktywnego zarządzania stresem	FIS RIS
4.2.2	Uzyskać pomoc w sytuacjach stresujących.	3	<i>Np. korzyści płynące z oferowania, akceptowania i proszenia o pomoc w sytuacjach stresujących</i>	FIS RIS
4.2.3	Rozpoznać efekt zdarzeń powodujących szok i stres.	1	U siebie i u innych, sytuacje szczególne, CISM	FIS RIS
4.2.4	Rozważyć korzyści wynikające z zarządzania stresem po krytycznym incydencie (CISM).	2		FIS RIS
4.2.5	Wyjaśnić procedury stosowane po incydencie/wypadku.	2	<i>Np. CISM, doradztwo, element ludzki</i>	FIS RIS
<b>5</b>	<b>BŁĄD LUDZKI</b>			
<b>5.1</b>	<b>Błąd ludzki</b>			
5.1.1	Wyjaśnić zależność pomiędzy błędem i bezpieczeństwem.	2	Ilość kombinacji błędów, podejście proaktywne vs reaktywne w odkrywaniu błędów	FIS RIS
5.1.2	Rozróżnić rodzaje błędów.	2	<i>Np. pomyłki, uchybienia, błędy</i>	FIS RIS
5.1.3	Opisać warunki sprzyjające popełnieniu błędu.	2	<i>Np. wzrost ruchu</i>	FIS RIS
5.1.4	Wyjaśnić sposób wykrywania błędów w celu ich zniwelowania.	2	Strategia indywidualna i zbiorowa	FIS RIS
5.1.5	Zrealizować działania naprawcze.	3	Niwelowanie błędów	FIS RIS



<b>5.2</b>	<b>Naruszenie zasad</b>			
5.2.1	Wyjaśnić przyczyny i niebezpieczeństwa wynikające z naruszenia zasad uznawanych jako praktyka.	2		FIS RIS
<b>6</b>	<b>METODY PRACY</b>			
<b>6.1</b>	<b>Efektywność</b>			
6.1.1	Rozważyć, z punktu widzenia czynnika ludzkiego, czynniki wpływające na efektywność w zapewnianiu FIS.	2	<i>Np. obciążenie pracą u siebie i u innych, OJT, ekologia, bezpieczeństwo</i>	FIS RIS
<b>7</b>	<b>WIEDZA ZAWODOWA</b>			
<b>7.1</b>	<b>Wiedza informatora FIS</b>			
7.1.1	Wyjaśnić w jaki sposób utrzymywać i aktualizować wiedzę zawodową dla zachowania kompetencji w środowisku operacyjnym.	2	<i>Np. briefing, LoA, NOTAM, AIC, raporty o wypadkach/incydentach, VOLMET, ATIS, SIGMET</i>	FIS RIS
<b>8</b>	<b>WSPÓLPRACA</b>			
<b>8.1</b>	<b>Komunikacja</b>			
8.1.1	Używać efektywnej komunikacji w FIS.	3		FIS RIS
<b>8.2</b>	<b>Współpraca pomiędzy różnymi obszarami odpowiedzialności</b>			
8.2.1	Wymienić czynniki i środki efektywnej koordynacji pomiędzy sektorami FIS, stanowiskami AFIS i organami ATC.	1		FIS RIS
<b>8.3</b>	<b>Współpraca kontroler/pilot</b>			
8.3.1	Opisać parametry wpływające na współpracę informator/pilot	2	<i>Np. obciążenie pracą, wzajemna znajomość, mentalny obraz informator vs pilot</i>	FIS RIS
<b>9</b>	<b>ŚRODOWISKO PRACY</b>			
<b>9.1</b>	<b>Ergonomia</b>			

9.1.1	Znać wpływ stanowiska pracy na działalność informatora FIS.	3		FIS RIS
<b>10 ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM</b>				
<b>10.1 Doświadczenie</b>				
10.1.1	Określić znaczenie wkładu informatora w proces zdobywania doświadczenia.	1	<i>Np. dobrowolne raportowanie</i>	FIS RIS
10.1.2	Opisać w jaki sposób analizowane są raportowane zdarzenia.	2	<i>Np. ESARR 2, procedury lokalne</i>	FIS RIS
10.1.3	Nazwać środki stosowane do rozpowszechniania zaleceń.	1	<i>Pisma ws. bezpieczeństwa, strony internetowe nt. bezpieczeństwa</i>	FIS RIS
10.1.4	Wyjaśnić koncepcję „Just culture”.	2	<i>Zalety, wymogi, ograniczenia Np. EAM2 GUI6, raport GAIN</i>	FIS RIS
<b>10.2 Badanie bezpieczeństwa</b>				
10.2.1	Opisać role i zadania komórki ds. badania bezpieczeństwa w poprawie bezpieczeństwa.	2		FIS RIS
10.2.2	Zdefiniować metody pracy komórki ds. badania bezpieczeństwa.	1		FIS RIS

## Przedmiot nr 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY

Cel ogólny:

Kandydaci:

- włączają wiedzę i zrozumienie podstawowych zasad pracy urządzeń i systemów; oraz
- stosują procedury w przypadku obniżenia sprawności urządzeń i systemów w zapewnianiu FIS.

<b>1 ŁĄCZNOŚĆ GŁOSOWA</b>				
<b>1.1 Łączność radiowa</b>				
1.1.1	Obsługiwać wyposażenie łączności dwukierunkowej.	3	<i>Przełączniki nadajnik/odbiornik, procedury Np. wybór częstotliwości, wyposażenie rezerwowe</i>	FIS RIS
1.1.2	Identyfikować wskaźniki operacyjnego statusu wyposażenia	3	<i>Np. oświetlenie wskaźników, wskaźniki stanu urządzenia, wskaźniki</i>	FIS RIS

	radiowego.		wyboru częstotliwości	
1.1.3	Uwzględnić zasięg radia.	2	<i>Np. przejście na inną częstotliwość, awaria radia, brak możliwości nawiązania łączności radiowej, zakres ochrony częstotliwości</i>	FIS RIS
<b>1.2</b>	<b>Inne rodzaje łączności głosowej</b>			
1.2.1	Obsługiwać łączność naziemną.	3	<i>Np. telefon, interfon, intercom</i>	FIS RIS
<b>2</b>	<b>AUTOMATYKA W ATS</b>			
<b>2.1</b>	<b>Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)</b>			
2.1.1	Dekodować depeze AFTN.	3	<i>Np. depeze o ruchu, NOTAM, SNOWTAM, BIRDTAM, itp.</i>	FIS RIS
<b>3</b>	<b>STANOWISKO PRACY INFORMATORA</b>			
<b>3.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
3.1.1	Monitorować integralność techniczną stanowiska pracy informatora.	3	Procedury powiadamiania, odpowiedzialność	FIS RIS
3.1.2	Obsługiwać wyposażenia na stanowisku pracy informatora.	3	<i>Np. paski postępu lotu, zobrazowanie danych o locie, radio, telefon, mapy, zegar</i>	FIS RIS
3.1.3	Obsługiwać całe dostępne wyposażenie w sytuacjach nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	3		FIS RIS
<b>3.2</b>	<b>Zobrazowanie sytuacji i systemy informacji</b>			
3.2.1	Używać zobrazowania sytuacyjne.	3		FIS RIS
3.2.2	Sprawdzić dostępność materiału informacyjnego.	3		FIS RIS
3.2.3	Uzyskiwać informacje z wyposażenia.	3		FIS RIS
<b>4</b>	<b>OGRANICZENIA I OBNIŻENIE SPRAWNOŚCI URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW</b>			
<b>4.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			

4.1.1	Uwzględnić ograniczenia urządzeń i systemów.	2		FIS RIS
4.1.2	Reagować na niesprawności techniczne stanowiska operacyjnego.	3	Procedury powiadamiania, odpowiedzialność	FIS RIS
<b>4.2</b>	<b>Obniżenie sprawności wyposażenia łączności</b>			
4.2.1	Identyfikować obniżenie sprawności wyposażenia łączności.	3	<i>Np. naziemna łączność ziemia-powietrze</i>	FIS RIS
4.2.2	Włączać procedury awaryjne w przypadku obniżenia sprawności wyposażenia łączności.	4	Procedury w sytuacjach całkowitego lub częściowego obniżenia sprawności łączności naziemnej ziemia-powietrze, alternatywne metody przesyłania danych	FIS RIS

## Przedmiot nr 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

Cel ogólny:

Kandydaci identyfikują potrzebę bliskiej współpracy z innymi stronami odnośnie operacji ATM i znają aspekty ochrony środowiskowej.

<b>1</b>	<b>ŚRODOWISKO ZAWODOWE</b>			
<b>1.1</b>	<b>Instytucje zaangażowane w operacje ATS</b>			
1.1.1	Scharakteryzować cywilne i wojskowe działania ATS.	2	<i>Wizyty zapoznawcze w np. TWR, APP, ACC, AIS, RCC, jednostkach obrony powietrznej</i>	FIS RIS
1.1.2	Scharakteryzować inne strony biorące udział w operacjach ATS.	2	<i>Wizyty zapoznawcze w np. służbach inżynieryjnych, służbach przeciwpożarowych, biurach linii lotniczych</i>	FIS RIS
<b>1.2</b>	<b>Relacje z klientami</b>			
1.2.1	Identyfikować role FIS jako instytucji zapewniającej służby oraz wymagania użytkowników przestrzeni powietrznej.	3	<i>Np. loty zapoznawcze, wizyty na symulatorze lotu, kontakty z władzami lotniska, użytkownikami statków powietrznych i zarządzającymi lotniskami</i>	FIS RIS
<b>1.3</b>	<b>Ochrona środowiska</b>			

1.3.1	Opisać procesy stosowane dla zapewnienia ochrony środowiska.	2	<i>Np. zakaz wykonywania lotów nocnych, relacje ze społecznością lokalną, relacje z organizacjami środowiskowymi i odpowiednimi władzami</i>	FIS RIS
-------	--	---	--	------------

## Przedmiot nr 10: SYTUACJE SZCZEGÓLNE/AWARYJNE/ZAGROŻENIA

Cel ogólny:

Kandydaci rozwijają umiejętności zawodowe w celu sprawowania FIS w sytuacjach nadzwyczajnych, awaryjnych i zagrożenia.

<b>1</b>	<b>SYTUACJE SZCZEGÓLNE/AWARYJNE/ZAGROŻENIA</b>			
<b>1.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
1.1.1	Wymienić powszechne sytuacje szczególnie/awaryjne/zagrożenia.	1	<i>Np. loty HOSP, awaria płatowca</i>	FIS RIS
1.1.2	Uwzględnić procedury dla danych sytuacji nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	2		FIS RIS
1.1.3	Uwzględnić fakt, że brak jest procedur dla wszystkich sytuacji nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	2	<i>Np. realne przykłady</i>	FIS RIS
1.1.4	Rozważyć jak rozwój sytuacji może wpłynąć na bezpieczeństwo.	2	<i>Np. informacja, koordynacja</i>	FIS RIS
<b>2</b>	<b>DOSKONALENIE UMIEJĘTNOŚCI</b>			
<b>2.1</b>	<b>Efektywność komunikacji</b>			
2.1.1	Zapewnić efektywną komunikację we wszystkich okolicznościach łącznie z przypadkami kiedy standardowa frazeologia nie ma zastosowania.	4	<i>Frazeologia, słownictwo, instrukcje zachowania ciszy</i>	FIS RIS
<b>2.2</b>	<b>Unikanie przeciążenia psychicznego</b>			
2.2.1	Opisać działania mające na celu zachowanie kontroli nad sytuacją.	2		FIS RIS
2.2.2	Organizować priorytety działań.	4		FIS RIS

2.2.3	Zapewnić odpowiedni obieg informacji.	4	<i>Np. pomiędzy informatorem a wykonawcą, planistą/koordynatorem, sektorami FIS, stanowiskami AFIS, organami ATC, personelem naziemnym</i>	FIS RIS
2.2.4	Rozważyć prośbę o pomoc.	2		FIS RIS
<b>2.3</b>	<b>Współpraca powietrze/ziemia</b>			
2.3.1	Gromadzić odpowiednie informacje mające związek z sytuacją.	3		FIS RIS
2.3.2	Asystować pilotowi.	3	Przeciążenia pracą pilota	FIS RIS
			<i>Np. informacje, wsparcie, czynnik ludzki</i>	
<b>3</b>	<b>PROCEDURY W SYTUACJACH NADZWYCZAJNYCH/AWARYJNYCH/ZAGROŻENIA</b>			
<b>3.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
3.1.1	Stosować procedury dla danych sytuacji nadzwyczajnych/awaryjnych/zagrożenia.	3	<i>Np. loty HOSP, awaria płatowca</i>	FIS RIS
<b>3.2</b>	<b>Awaria łączności</b>			
3.2.1	Opisać procedury do stosowania przez pilota w przypadku całkowitej lub częściowej awarii radia.	2	Doc 7030 ICAO <i>Np. procedury wojskowe</i>	FIS RIS
3.2.2	Stosować procedury wykorzystane przez pilota w przypadku całkowitej lub częściowej awarii radia.	3	<i>Np. wydłużony czas utraty łączności</i>	FIS RIS
<b>3.3</b>	<b>Bezprawna ingerencja lub podejrzenie bomby na pokładzie</b>			
3.3.1	Stosować procedury związane z bezprawną ingerencją lub podejrzeniem bomby na pokładzie.	3		FIS RIS
<b>3.4</b>	<b>Zmiany trasy</b>			
3.4.1	Zapewnić wsparcie nawigacyjne dla statku powietrznego ze zmienioną trasą w sytuacji zagrożenia.	4	Informacja o odległości do najbliższego odpowiedniego lotniska, inne wsparcie nawigacyjne <i>Np. najbliższe, najbardziej odpowiednie lotnisko</i>	FIS RIS

- c) Minimum programowe do szkolenia w zakresie uprawnienia radarowej obszarowej służby informacji powietrznej (RIS):

### Przedmiot nr 1: WPROWADZENIE DO KURSU

Cel ogólny:

Kandydaci znają i rozumieją program szkolenia, które mają odbyć, oraz uczą się jak uzyskać odpowiednie informacje.

<b>1</b>	<b>ZARZĄDZANIE KURSEM</b>		
<b>1.1</b>	<b>Wprowadzenie do kursu</b>		
1.1.1	Wyjaśnić założenia i główne cele kursu.	2	RIS
<b>1.2</b>	<b>Administrowanie kursem</b>		
1.2.1	Określić zasady administrowania kursem.	1	FIS RIS
<b>1.3</b>	<b>Material studiów i dokumentacja szkolenia</b>		
1.3.1	Używać odpowiedniej dokumentacji i jej źródeł dla celów kursu.	3	<i>Np. dokumentacja szkolenia, biblioteka, biblioteka CBT, Internet, serwer zarządzania nauczaniem</i> FIS RIS
1.3.2	Włączać odpowiednie informacje w czasie studiowania na kursie.	4	<i>Np. dokumentacja szkolenia, informacje uzupełniające, biblioteka</i> FIS RIS
<b>2</b>	<b>WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO RIS</b>		
<b>2.1</b>	<b>Zawartość i organizacja kursu</b>		
2.1.1	Określić różne metody szkolenia stosowane w czasie kursu.	1	<i>Szkolenie teoretyczne, szkolenie praktyczne, samokształcenie</i> FIS RIS
2.1.2	Określić przedmioty kursu i ich cel.	1	RIS
2.1.3	Opisać organizację szkolenia teoretycznego.	2	FIS RIS
2.1.4	Opisać organizację szkolenia praktycznego.	2	<i>Np. PTP, symulacja, briefing, de briefing</i> RIS
<b>2.2</b>	<b>Etos szkolenia</b>		

2.2.1	Rozpoznawać dostępne mechanizmy związane z omawianiem postępów w szkoleniu.	1	Postęp w szkoleniu, ocena, briefing, de briefing, omówienie kandydat/instruktor, omówienie instruktor/instruktor	FIS RIS
<b>2.3</b>	<b>Proces oceny</b>			
2.3.1	Opisać proces oceny.	2		FIS RIS

## Przedmiot nr 2: PRAWO LOTNICZE

Cel ogólny:

Kandydaci:

- a) znają, rozumieją i stosują przepisy ruchu lotniczego oraz regulacje w zakresie raportowania, przestrzeni powietrznej; oraz
- b) znają zasady wydawania uprawnienia RIS.

<b>1</b>	<b>ŚWIADECTWO KWALIFIKACJI FIS</b>			
<b>1.1</b>	<b>Przywileje i warunki</b>			
1.1.1	Znać warunki, jakie muszą być spełnione do wydania uprawnienia RIS.	3	<i>Np. dokumentacja krajowa</i>	RIS
1.1.2	Wyjaśnić warunki zawieszania/cofania świadectwa kwalifikacji FIS.	2	Incydent/wypadek, wątpliwości co do kompetencji, kwestie zdrowotne	FIS RIS
<b>2</b>	<b>Zasady i przepisy</b>			
<b>2.1</b>	<b>Raportowanie</b>			
2.1.1	Wymienić standardowe formularze meldunków.	1	Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym <i>Np. rutynowe meldunki z powietrza, naruszenie przepisów, log book, dokumentacja</i>	FIS RIS
2.1.2	Opisać funkcje i procesy w zakresie raportowania.	2	ESARR 2, kultura raportowania, meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym <i>Np. naruszenie przepisów, log book, dokumentacja, dobrowolne</i>	FIS RIS



raportowanie

			Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym	FIS RIS
2.1.3	Używać formularzy meldunków.	3	<i>Np. Doc 4444 ICAO, Dodatek 4, rutynowe meldunki z powietrza, naruszenie przepisów, log book, dokumentacja</i>	
<b>2.2</b>	<b>Przestrzeń powietrzna</b>			
2.2.1	Znać klasy i strukturę przestrzeni powietrznej oraz ich związek z uprawnieniem FIS.	3		FIS RIS
2.2.2	Zapewniać planowanie, koordynację i działania FIS odpowiednie do klasyfikacji i struktury przestrzeni powietrznej.	4	<i>Np. Załącznik 2 ICAO, Załącznik 11 ICAO, wymogi międzynarodowe, wymogi cywilne, wymogi wojskowe, obszar odpowiedzialności, sektoryzacja</i>	FIS RIS

**Przedmiot nr 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM**

Cel ogólny:

Kandydaci udzielają informacji w celu zapewnienia bezpiecznej, zorganizowanej i szybkiej służby.

<b>1</b>	<b>SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO I ZARZĄDZANIE PRZESTRZENIĄ POWIETRZNĄ</b>			
<b>1.1</b>	<b>Służba informacji powietrznej (FIS)</b>			
1.1.1	Znać swój zakres obowiązków.	3		RIS
1.1.2	Przekazywać odpowiednie informacje dotyczące innego ruchu w rejonie odpowiedzialności.	3	Informacje ruchowe	FIS RIS
1.1.3	Wyjaśnić zadania jakie mogą być realizowane z wykorzystaniem informacji radarowych przedstawianych na zobrazowaniu sytuacji.	2		RIS
1.1.4	Zapewniać FIS.	4		FIS RIS

1.1. 5	Używać radaru do zapewniania FIS.	3	Informacje dla zidentyfikowanych statków powietrznych dotyczące ruchu i nawigacji	RIS
<b>1.2 Służba alarmowa (ALRS)</b>				
1.2. 1	Zapewniać ALRS.	4	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
1.2. 2	Odpowiadać na komunikaty i sygnały o niebezpieczeństwie i sytuacjach nagłych.	3	Załącznik 10 ICAO Doc 4444 ICAO	FIS RIS
1.2. 3	Używać radaru do zapewniania ALRS.	3		RIS
<b>1.3 Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)</b>				
1.3.1	Znać zasady i środki zapewniania ASM.	3	<i>Np. FUA, Doc 4444 ICAO, Podręcznik EUROCONTROL w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną i elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej, TSA, CDR, CBA</i>	FIS RIS
1.3.2	Zapewniać FIS z uwzględnieniem ASM.	4		FIS RIS
<b>2 ŁĄCZNOŚĆ</b>				
<b>2.1 Skuteczna łączność</b>				
2.1.1	Używać zatwierdzonej frazeologii.	3	Doc 4444 ICAO <i>Np. Doc 9432 ICAO – Podręcznik RTF, standardowe słowa i wyrażenia zawarte w Załączniku 10 tom 2 ICAO</i>	FIS RIS
2.1.2	Wykonywać skuteczną łączność.	3	Techniki łączności	FIS RIS
2.1.3	Analizować przykłady łączności pilota i informatora FIS pod kątem skuteczności.	4		FIS RIS
<b>3 KOORDYNACJA</b>				
<b>3.1 Konieczność</b>				

3.1.1	Identyfikować potrzebę koordynacji.	3		FIS RIS
<b>3.2 Narzędzia i metody</b>				
3.2.1	Używać dostępnych metod koordynacji.	3	<i>Np. elektroniczne przekazywanie danych o locie, telefon, interfon, intercom, bezpośrednia rozmowa, radiotelefon (RTF), lokalne porozumienia</i>	FIS RIS
<b>3.3 Procedury koordynacji</b>				
3.3.1	Inicjować odpowiednią koordynację.	3	Przekazanie odpowiedzialności za łączność powietrze-ziemia <i>Np. punkt przekazania na łączność z kolejnym organem ATS</i>	FIS RIS
3.3.2	Analizować efekt koordynacji wnioskowanej przez stanowiska/organy sąsiadujące.	4	<i>Np. przekazanie odpowiedzialności za łączność powietrze-ziemia</i>	FIS RIS
3.3.3	Zapewnić, że uzgodnione działania są realizowane.	4		FIS RIS
3.3.4	Koordinować zapewnianie FIS.	4	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
3.3.5	Koordinować zapewnianie ALRS.	4	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
<b>4 ZOBRAZOWANIE DANYCH</b>				
<b>4.1 Zarządzanie danymi</b>				
4.1.1	Aktualizować zobrazowanie danych dla dokładnego odzwierciedlenia sytuacji ruchowej.	3	<i>Np. zobrazowana informacja, procedury oznaczania pasków, elektroniczne zobrazowanie danych, działania w oparciu o informacje zobrazowania ruchu, obliczenie EET</i>	FIS RIS
4.1.2	Analizować odpowiednie dane na zobrazowaniach danych.	4		FIS RIS
4.1.3	Organizować odpowiednie dane na zobrazowaniach danych.	4		FIS RIS
4.1.4	Procesować odpowiednie dane na zobrazowaniach danych.	3		FIS RIS
4.1.5	Uzyskać informacje z planu lotu.	3	FPL, informacje uzupełniające	FIS RIS

*Np. AFIL, itp.*

4.1. 6	Używać informacji z planu lotu.	3		FIS RIS
<b>5</b>	<b>ŚRODOWISKO OPERACYJNE</b>			
<b>5.1</b>	<b>Integralność środowiska operacyjnego</b>			
5.1.1	Uzyskać informacje dotyczące środowiska operacyjnego.	3	<i>Np. briefing, powiadomienia, polecenia lokalne, weryfikacja informacji</i>	FIS RIS
5.1.2	Zapewnić integralność środowiska operacyjnego.	4	<i>Np. integralność zobrazowań, weryfikacja informacji zapewnianych na zobrazowaniach</i>	FIS RIS
<b>5.2</b>	<b>Weryfikacja ważności procedur operacyjnych</b>			
5.2.1	Sprawdzić wszystkie odpowiednie informacje przed rozpoczęciem zapewniania FIS.	3	<i>Np. briefing, LoA, NOTAM</i>	FIS RIS
5.2.2	Zapewniać FIS zgodnie ze zmianami proceduralnymi.	4		FIS RIS
<b>5.3</b>	<b>Przekazanie-przejęcie dyżuru na stanowisku operacyjnym FIS</b>			
5.3.1	Przekazać informacje informatorowi przejmującemu.	3		FIS RIS
5.3.2	Uzyskać informacje od informatora przekazującego.	3		FIS RIS
<b>6</b>	<b>ZAPEWNIANIE FIS</b>			
<b>6.1</b>	<b>Odpowiedzialność i przetwarzanie informacji</b>			
6.1.1	Opisać podział odpowiedzialności pomiędzy organami ATS.	2	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
6.1.2	Opisać odpowiedzialność w odniesieniu do ruchu wojskowego.	2	Doc 4444 ICAO	FIS RIS
6.1.3	Uzyskać informacje operacyjne.	3	Lokalne instrukcje operacyjne	FIS RIS
6.1.4	Interpretować informacje operacyjne.	5		FIS RIS
6.1.5	Organizować przesyłanie informacji operacyjnych.	4	<i>Np. łącznie z wykorzystaniem procedur zapasowych</i>	FIS RIS
6.1.6	Włączać informacje operacyjne do podejmowania decyzji.	4		FIS RIS

6.1.7	Zapewnić odpowiednie priorytety działań.	4	Wymogi formalne i sytuacyjne, obciążenie pracą	FIS RIS
6.1.8	Zrównoważyć obciążenie pracą i wymogi ruchowe.	5	<i>Np. we własnym sektorze, w sąsiednich sektorach</i>	FIS RIS
6.1.9	Opisać odpowiedzialność w odniesieniu do balonów wolnych bezzałogowych.	2		FIS RIS
<b>6.2</b>	<b>Stosowanie radaru w FIS</b>			
6.2.1	Zdefiniować monitorowanie ścieżki lotu.	1		RIS
6.2.2	Wyjaśnić wymogi dotyczące stosowania radaru w zapewnianiu FIS.	2	<i>Przestrzeń powietrzna niekontrolowana, odpowiedzialność załogi za unikanie kolizji</i>	RIS
6.2.3	Stosować radar w zapewnianiu FIS.	4	<i>Przestrzeń powietrzna niekontrolowana, odpowiedzialność załogi za unikanie kolizji</i>	RIS
6.2.4	Stosować procedury zakończenia FIS w oparciu o radar.	3	<i>Przestrzeń powietrzna niekontrolowana, odpowiedzialność załogi za unikanie kolizji</i>	RIS

#### Przedmiot nr 4: METEOROLOGIA

Cel ogólny:

Kandydaci uzyskują, odkodowują i robią właściwy użytek z informacji meteorologicznej mającej związek z zapewnianiem ATS

<b>1</b>	<b>ZJAWISKA METEOROLOGICZNE</b>			
<b>1.1</b>	<b>Zjawiska meteorologiczne</b>			
1.1.1	Znać wpływ niekorzystnej pogody.	3	Burze, oblodzenie, prądy strumieniowe, CAT, turbulencja, mikroporywy, fale górskie, linia szkwału <i>Np. popiół wulkaniczny</i>	FIS RIS
1.1.2	Włączać informacje o zjawiskach meteorologicznych w zapewnianie FIS.	4		FIS RIS

1.1.3	Włączać informacje o zjawiskach meteorologicznych w przekazywane informacje.	4	<i>Np. burza, turbulencja, oblodzenie, popiół wulkaniczny</i>	FIS RIS
1.1.4	Stosować techniki dla uniknięcia niekorzystnej pogody, o ile to konieczne/możliwe.	3	<i>Zmiana trasy, zmiana wysokości lotu, itp.</i>	FIS RIS
<b>2 ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH</b>				
<b>2.1 Źródła informacji meteorologicznych</b>				
2.1.1	Uzyskać informację meteorologiczną.	3	<i>METAR, TAF, SIGMET, AIRMET Np. specjalne AIREP/AIREP</i>	FIS RIS
2.1.2	Podać informację meteorologiczną.	3	<i>Do: statków powietrznych, biur METEO Np. centrum informacji powietrznej, sąsiednie jednostki ATS</i>	FIS RIS

## Przedmiot nr 5: NAWIGACJA

Cel ogólny:

Kandydaci analizują wszystkie aspekty nawigacyjne dla udzielania informacji o ruchu.

<b>1 MAPY LOTNICZE</b>				
<b>1.1 Mapy</b>				
1.1.1	Używać odpowiednich map.	3		FIS RIS
<b>2 NAWIGACJA INSTRUMENTALNA</b>				
<b>2.1 Systemy nawigacyjne</b>				
2.1.1	Informować o przypadkach zmiany statusu operacyjnego systemów nawigacyjnych.	4	<i>Np. ograniczenia, status systemów naziemnych i systemów satelitarnych</i>	FIS RIS
<b>2.2 Wsparcie nawigacyjne</b>				
2.2.1	Oceń konieczne informacje, jakie mają być przekazane pilotom potrzebującym wsparcia nawigacyjnego.	5	<i>Np. najbliższe najbardziej odpowiednie lotnisko, informacja lotniskowa, każde inne wsparcie nawigacyjne właściwe w danej sytuacji</i>	FIS RIS

2.2.2	Asystować statkowi powietrznemu w nawigacji, o ile to konieczne.	3		RIS
-------	--	---	--	-----

## Przedmiot nr 6: STATEK POWIETRZNY

Cel ogólny:

Kandydaci oceniają i włączają informacje na temat osiągnięć statków powietrznych w zapewnianie FIS.

<b>1</b>	<b>PRZYRZĄDY STATKU POWIETRZNEGO</b>			
<b>1.1</b>	<b>Przyrządy statku powietrznego</b>			
	Włączać wskazania przyrządów statku powietrznego przekazywane przez pilotów w zapewnianie FIS.	4	<i>Np. radar pogodowy</i>	FIS RIS
1.1.1				
1.1.2	Wyjaśnić działanie wyposażenia radiowego statku powietrznego.	2	<i>Np. odbiorniki radiowe (ich ilość), odbiorniki radiowe w sytuacji zagrożenia</i>	FIS RIS
1.1.3	Wyjaśnić działanie transpondera.	2	Transpondery: wyposażenie z modem A, C, S	RIS
<b>2</b>	<b>CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA OSIĄGI STATKU POWIETRZNEGO</b>			
<b>2.1</b>	<b>Przelot</b>			
2.1.1	Włączać znaczenie czynników wpływających na osiągi statku powietrznego podczas przelotu.	4	Wysokość, prędkość przelotu, wiatr, masa	FIS RIS
<b>2.2</b>	<b>Inne</b>			
2.2.1	Znać wpływ wymogów operacyjnych.	3	<i>Np. loty wojskowe, loty kalibracyjne, zdjęcia lotnicze</i>	FIS RIS
<b>3</b>	<b>DANE NA TEMAT STATKÓW POWIETRZNYCH</b>			
<b>3.1</b>	<b>Dane na temat osiągnięć</b>			
3.1.1	Włączać uśrednione dane na temat osiągnięć reprezentatywnej próbki statków powietrznych, jakie napotykaną będą w środowisku operacyjnym/pracy, w zapewnianie FIS.	4	Dane na temat osiągnięć na podstawie reprezentatywnej próbki w różnorodnych okolicznościach	FIS RIS
3.1.2	Identyfikować potencjalne i faktyczne sytuacje zagrożenia.	3		FIS RIS

## Przedmiot nr 7: CZYNNIK LUDZKI

Cel ogólny:

Kandydaci:

- a) uznają konieczność ciągłego poszerzania swojej wiedzy,
- b) analizują czynniki mające wpływ na pracę indywidualną i zespołową.

<b>1 CZYNNIKI PSYCHOLOGICZNE</b>				
<b>1.1 Poznawcze</b>				
1.1.1	Opisać ludzki model przetwarzania informacji.	2	Uwaga, percepcja, pamięć, świadomość sytuacyjna, podejmowanie decyzji, reagowanie	FIS RIS
1.1.2	Opisać czynniki, które wpływają na przetwarzanie informacji.	2	Samopoczucie, stres, nauka, wiedza, doświadczenie, zmęczenie, alkohol/narkotyki, roztargnienie, relacje interpersonalne	FIS RIS
1.1.3	Monitorować efekt czynników przetwarzania informacji na podejmowanie decyzji.	3	<i>Np. obciążenie pracą, stres, relacje interpersonalne, roztargnienie, samopoczucie</i>	FIS RIS
<b>2 CZYNNIKI MEDYCZNE I PSYCHOLOGICZNE</b>				
<b>2.1 Zmęczenie</b>				
2.1.1	Określić czynniki powodujące zmęczenie.	1	Praca w systemie zmianowym <i>Np. nocne zmiany i system dyżurów</i>	FIS RIS
2.1.2	Opisać oznaki zmęczenia.	2	<i>Np. brak koncentracji, apatia, poirytowanie, frustracja</i>	FIS RIS
2.1.3	Rozpoznać oznaki zmęczenia u siebie.	1		FIS RIS
2.1.4	Rozpoznać oznaki zmęczenia u innych.	1		FIS RIS
2.1.5	Uwzględnić odpowiednie działania po rozpoznaniu zmęczenia.	2		FIS RIS
<b>2.2 Kondycja zdrowotna</b>				
2.2.1	Rozpoznać oznaki braku kondycji zdrowotnej.	1		FIS RIS
2.2.2	Opisać działania w przypadku uświadomienia braku kondycji zdrowotnej.	2		FIS RIS



<b>3</b>	<b>CZYNNIKI SPOŁECZNE I ORGANIZACYJNE</b>			
<b>3.1</b>	<b>Zarządzanie zespołem (TRM)</b>			
3.1.1	Określić cele TRM.	1	<i>Np. kurs TRM, Wytyczne EUROCONTROL w sprawie opracowania szkolenia TRM</i>	FIS RIS
3.1.2	Określić zawartość koncepcji TRM.	1	<i>Np. praca zespołowa, błąd ludzki, role w zespole, stres, podejmowanie decyzji, komunikacja, świadomość sytuacyjna</i>	FIS RIS
<b>3.2</b>	<b>Praca zespołowa i role w zespole</b>			
3.2.1	Identyfikować przyczyny konfliktu.	3		FIS RIS
3.2.2	Opisać działania zapobiegające konfliktom.	2	<i>Np. role w zespole TRM</i>	FIS RIS
3.2.3	Opisać strategie radzenia sobie z konfliktem.	2	<i>Np. w twoim zespole</i>	FIS RIS
<b>3.3</b>	<b>Odpowiedzialne zachowanie</b>			
3.3.1	Rozważyć czynniki wpływające na odpowiedzialne zachowanie.	2	<i>Np. sytuacja, zespół, sytuacja osobista i osąd, przykłady usprawiedliwiania, motywacja moralna, osobowość</i>	FIS RIS
3.3.2	Stosować odpowiedzialny osąd.	3	<i>Studium przypadku i dyskusje na temat dylematów</i>	FIS RIS
<b>4</b>	<b>STRES</b>			
<b>4.1</b>	<b>Stres</b>			
4.1.1	Rozpoznać wpływ stresu na działanie.	1	<i>Stres i jego symptomy u siebie i u innych</i>	FIS RIS
<b>4.2</b>	<b>Zarządzanie stresem</b>			
4.2.1	Działać w celu zredukowania stresu.	3	<i>Wpływ osobowości na radzenie sobie ze stresem, zalety aktywnego zarządzania stresem</i>	FIS RIS
4.2.2	Uzyskać pomoc w sytuacjach stresujących.	3	<i>Np. korzyści płynące z oferowania, akceptowania i proszenia o pomoc w sytuacjach stresujących</i>	FIS RIS
4.2.3	Rozpoznać efekt zdarzeń powodujących szoki i stres.	1	<i>U siebie i u innych, sytuacje szczególne, CISM</i>	FIS RIS

4.2.4	Rozważyć korzyści wynikające z zarządzania stresem po krytycznym incydencie (CISM).	2		FIS RIS
4.2.5	Wyjaśnić procedury stosowane po incydencie/wypadku.	2	<i>Np. CISM, doradztwo, element ludzki</i>	FIS RIS
<b>5</b>	<b>BŁĄD LUDZKI</b>			
<b>5.1</b>	<b>Błąd ludzki</b>			
5.1.1	Wyjaśnić zależność pomiędzy błędem i bezpieczeństwem.	2	Ilość kombinacji błędów, podejście proaktywne vs reaktywne w odkrywaniu błędów	FIS RIS
5.1.2	Rozróżnić rodzaje błędów.	2	<i>Np. pomyłki, uchybienia, błędy</i>	FIS RIS
5.1.3	Opisać warunki sprzyjające popełnieniu błędu.	2	<i>Np. wzrost ruchu</i>	FIS RIS
5.1.4	Wyjaśnić sposób wykrywania błędów w celu ich zniwelowania.	2	Strategia indywidualna i zbiorowa	FIS RIS
5.1.5	Zrealizować działania naprawcze.	3	Niwelowanie błędów	FIS RIS
<b>5.2</b>	<b>Naruszenie zasad</b>			
5.2.1	Wyjaśnić przyczyny i niebezpieczeństwa wynikające z naruszenia zasad uznawanych jako praktyka.	2		FIS RIS
<b>6</b>	<b>METODY PRACY</b>			
<b>6.1</b>	<b>Efektywność</b>			
6.1.1	Rozważyć, z punktu widzenia czynnika ludzkiego, czynniki wpływające na efektywność w zapewnianiu FIS.	2	<i>Np. obciążenie pracą u siebie i u innych, OJT, ekologia, bezpieczeństwo</i>	FIS RIS
<b>7</b>	<b>WIEDZA ZAWODOWA</b>			
<b>7.1</b>	<b>Wiedza informatora FIS</b>			
7.1.1	Wyjaśnić w jaki sposób utrzymywać i aktualizować wiedzę zawodową dla zachowania kompetencji w środowisku operacyjnym.	2	<i>Np. briefing, LoA, NOTAM, AIC, raporty o wypadkach/incydentach, VOLMET, ATIS, SIGMET</i>	FIS RIS

<b>8</b>	<b>WSPÓLPRACA</b>			
<b>8.1</b>	<b>Komunikacja</b>			
8.1.1	Używać efektywnej komunikacji w FIS.	3		FIS RIS
<b>8.2</b>	<b>Współpraca pomiędzy różnymi obszarami odpowiedzialności</b>			
8.2.1	Wymienić czynniki i środki efektywnej koordynacji pomiędzy sektorami FIS, stanowiskami AFIS i organami ATC.	1		FIS RIS
<b>8.3</b>	<b>Współpraca kontroler/pilot</b>			
8.3.1	Opisać parametry wpływające na współpracę informator/pilot	2	<i>Np. obciążenie pracą, wzajemna znajomość, mentalny obraz informator vs pilot</i>	FIS RIS
<b>9</b>	<b>ŚRODOWISKO PRACY</b>			
<b>9.1</b>	<b>Ergonomia</b>			
9.1.1	Znać wpływ stanowiska pracy na działalność informatora FIS.	3		FIS RIS
<b>10</b>	<b>ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM</b>			
<b>10.1</b>	<b>Doświadczenie</b>			
10.1.1	Określić znaczenie wkładu informatora w proces zdobywania doświadczenia.	1	<i>Np. dobrowolne raportowanie</i>	FIS RIS
10.1.2	Opisać w jaki sposób analizowane są raportowane zdarzenia.	2	<i>Np. ESARR 2, procedury lokalne</i>	FIS RIS
10.1.3	Nazwać środki stosowane do rozpowszechniania zaleceń.	1	<i>Pisma ws. bezpieczeństwa, strony internetowe nt. bezpieczeństwa</i>	FIS RIS
10.1.4	Wyjaśnić koncepcję „Just culture”.	2	<i>Zalety, wymogi, ograniczenia Np. EAM2 GUI6, raport GAIN</i>	FIS RIS
<b>10.2</b>	<b>Badanie bezpieczeństwa</b>			
10.2.1	Opisać role i zadania komórki ds. badania bezpieczeństwa w poprawie bezpieczeństwa.	2		FIS RIS
10.2.2	Zdefiniować metody pracy komórki	1		FIS

**Przedmiot nr 8: URZADZENIA I SYSTEMY**

Cel ogólny:

Kandydaci:

- a) włączają wiedzę i zrozumienie podstawowych zasad pracy urządzeń i systemów; oraz  
 b) stosują procedury w przypadku obniżenia sprawności urządzeń i systemów w zapewnianiu FIS.

<b>1</b>	<b>ŁĄCZNOŚĆ GŁOSOWA</b>			
<b>1.1</b>	<b>Łączność radiowa</b>			
1.1.1	Obsługiwać wyposażenie łączności dwukierunkowej.	3	Przełączniki nadajnik/odbiornik; procedury <i>Np. wybór częstotliwości, wyposażenie rezerwowe</i>	FIS RIS
1.1.2	Identyfikować wskaźniki operacyjnego statusu wyposażenia radiowego.	3	<i>Np. oświetlenie wskaźników, wskaźniki stanu urządzenia, wskaźniki wyboru częstotliwości</i>	FIS RIS
1.1.3	Uwzględnić zasięg radia.	2	<i>Np. przejście na inną częstotliwość, awaria radia, brak możliwości nawiązania łączności radiowej, zakres ochrony częstotliwości</i>	FIS RIS
<b>1.2</b>	<b>Inne rodzaje łączności głosowej</b>			
1.2.1	Obsługiwać łączność naziemną.	3	<i>Np. telefon, interfon, intercom</i>	FIS RIS
<b>2</b>	<b>RADAR</b>			
<b>2.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
2.1.1	Określić zasady zastosowania radaru.	1		RIS
2.1.2	Rozpoznawać i charakteryzować długości fal radarowych.	1		RIS
2.1.3	Rozpoznawać zastosowanie, charakterystykę i ograniczenia różnych rodzajów radaru.	1	<i>Np. zakresy częstotliwości, radar dalekiego i krótkiego zasięgu, radar pogodowy, radar wysokiej rozdzielczości</i>	RIS

<b>2.2</b>	<b>Radar pierwotny (PSR)</b>			
2.2.1	Wyjaśnić zasady działania PSR.	2		RIS
<b>2.3</b>	<b>Radar wtórny (SSR)</b>			
2.3.1	Wyjaśnić zasady działania SSR.	2	Mod A, mod C	RIS
2.3.2	Wyjaśnić zarządzanie kodami SSR.	2	Indywidualny kod, kody specjalne	RIS
2.3.3	Wyjaśnić wpływ cienia antenowego na działanie SSR.	2		RIS
<b>2.4</b>	<b>Użycie radaru</b>			
2.4.1	Wyjaśnić użycie PSR/SSR w ATS.	2	Obszar, zbliżanie, lotnisko, radar ruchu naziemnego	RIS
2.4.2	Wyjaśnić związek pomiędzy PSR/SSR i systemami zautomatyzowanymi.	2		RIS
2.4.3	Wyjaśnić zalety i wady PSR/SSR.	2		RIS
<b>2.5</b>	<b>Mod S</b>			
2.5.1	Określić zasady działania modu S.	1		RIS
2.5.2	Wyjaśnić użycie modu S w systemach ATC.	2		RIS
<b>3</b>	<b>AUTOMATYKA W ATS</b>			
<b>3.1</b>	<b>Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)</b>			
3.1.1	Dekodować depesze AFTN.	3	<i>Np. depesze o ruchu, NOTAM, SNOWTAM, BIRDTAM, itp.</i>	FIS RIS
<b>4</b>	<b>STANOWISKO PRACY INFORMATORA</b>			
<b>4.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
4.1.1	Monitorować integralność techniczną stanowiska pracy informatora.	3	Procedury powiadamiania, odpowiedzialność	FIS RIS
4.1.2	Obsługiwać wyposażenia na stanowisku pracy informatora.	3	<i>Np. paski postępu lotu, zobrazowanie danych o locie, radio, telefon, mapy, zegar</i>	FIS RIS
4.1.3	Obsługiwać całe dostępne wyposażenie w sytuacjach nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	3		FIS RIS

<b>4.2</b>		<b>Zobrazowanie sytuacji i systemy informacji</b>		
4.2.1	Używać zobrazowania sytuacyjne.	3		FIS RIS
4.2.2	Sprawdzić dostępność materiału informacyjnego.	3		FIS RIS
4.2.3	Uzyskiwać informacje z wyposażenia.	3		FIS RIS
<b>4.3</b>		<b>Użycie radarów</b>		
4.3.1	Obsługiwać wyposażenie radarowe.	3		RIS
4.3.2	Analizować informacje zapewniane przez wyposażenie radarowe.	4		RIS
4.3.3	Przypisywać kody.	4		RIS
<hr/>				
<b>5</b>	<b>OGRANICZENIA I OBNIŻENIE SPRAWNOŚCI URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW</b>			
<b>5.1</b>		<b>Informacje ogólne</b>		
5.1.1	Uwzględnić ograniczenia urządzeń i systemów.	2		FIS RIS
5.1.2	Działać w warunkach niesprawności technicznej stanowiska operacyjnego.	3	Procedury powiadamiania, odpowiedzialność	FIS RIS
<b>5.2</b>		<b>Obniżenie sprawności wyposażenia łączności</b>		
5.2.1	Identyfikować obniżenie sprawności wyposażenia łączności.	3	<i>Np. naziemna łączność ziemia-powietrze</i>	FIS RIS
5.2.2	Włączać procedury awaryjne w przypadku obniżenia sprawności wyposażenia łączności.	4	Procedury w sytuacjach całkowitego lub częściowego obniżenia sprawności łączności naziemnej ziemia-powietrze, alternatywne metody przesyłania danych	FIS RIS
<b>5.3</b>		<b>Obniżenie sprawności wyposażenia radarowego</b>		
5.3.1	Identyfikować, że nastąpiło obniżenie sprawności wyposażenia radarowego.		Częściowa awaria zasilania, utrata części wyposażenia, całkowita awaria	

## Przedmiot nr 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

Cel ogólny:

Kandydaci identyfikują potrzebę bliskiej współpracy z innymi stronami odnośnie operacji ATM i znają aspekty ochrony środowiskowej.

<b>1</b>	<b>ŚRODOWISKO ZAWODOWE</b>			
<b>1.1</b>	<b>Instytucje zaangażowane w operacje ATS</b>			
1.1.1	Scharakteryzować cywilne i wojskowe działania ATS.	2	<i>Wizyty zapoznawcze w np. TWR, APP, ACC, AIS, RCC, jednostkach obrony powietrznej</i>	FIS RIS
1.1.2	Scharakteryzować inne strony biorące udział w operacjach ATS.	2	<i>Wizyty zapoznawcze w np. służbach inżynierskich, służbach przeciwpożarowych, biurach linii lotniczych</i>	FIS RIS
<b>1.2</b>	<b>Relacje z klientami</b>			
1.2.1	Identyfikować role FIS jako instytucji zapewniającej służby oraz wymagania użytkowników przestrzeni powietrznej.	3	<i>Np. loty zapoznawcze, wizyty na symulatorze lotu, kontakty z władzami lotniska, użytkownikami statków powietrznych i zarządzającymi lotniskami</i>	FIS RIS
<b>1.3</b>	<b>Ochrona środowiska</b>			
1.3.1	Opisać procesy stosowane dla zapewnienia ochrony środowiska.	2	<i>Np. zakaz wykonywania lotów nocnych, relacje ze społecznością lokalną, relacje z organizacjami środowiskowymi i odpowiednimi władzami</i>	FIS RIS

## Przedmiot nr 10: SYTUACJE SZCZEGÓLNE/AWARYJNE/ZAGROŻENIA

Cel ogólny:

Kandydaci rozwijają umiejętności zawodowe w celu sprawowania FIS w sytuacjach nadzwyczajnych, awaryjnych i zagrożenia.

### 1 SYTUACJE SZCZEGÓLNE/AWARYJNE/ZAGROŻENIA

#### 1.1 Informacje ogólne

1.1.1	Wymienić powszechne sytuacje szczególne/awaryjne/zagrożenia.	1	<i>Np. loty HOSP, awaria płatowca</i>	FIS RIS
1.1.2	Uwzględnić procedury dla danych sytuacji nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	2		FIS RIS
1.1.3	Uwzględnić fakt, że brak jest procedur dla wszystkich sytuacji nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	2	<i>Np. realne przykłady</i>	FIS RIS
1.1.4	Rozważyć jak rozwój sytuacji może wpłynąć na bezpieczeństwo.	2	<i>Np. informacja, koordynacja</i>	FIS RIS

## 2 DOSKONALENIE UMIEJĘTNOŚCI

### 2.1 Efektywność komunikacji

2.1.1	Zapewnić efektywną komunikację we wszystkich okolicznościach łącznie z przypadkami kiedy standardowa frazeologia nie ma zastosowania.	4	Frazeologia, słownictwo, instrukcje zachowania ciszy	FIS RIS
-------	---	---	--	------------

### 2.2 Unikanie przeciążenia psychicznego

2.2.1	Opisać działania mające na celu zachowanie kontroli nad sytuacją.	2		FIS RIS
2.2.2	Organizować priorytety działań.	4		FIS RIS

2.2.3	Zapewnić odpowiedni obieg informacji.	4	<i>Np. pomiędzy informatorem a wykonawcą, planistą/koordynatorem, sektorami FIS, stanowiskami AFIS, organami ATC, personelem naziemnym</i>	FIS RIS
-------	---------------------------------------	---	--	------------

2.2.4	Rozważyć prośbę o pomoc.	2		FIS RIS
-------	--------------------------	---	--	------------

### 2.3 Współpraca powietrze/ziemia

2.3.1	Gromadzić odpowiednie informacje mające związek z sytuacją.	3		FIS RIS
2.3.2	Asystować pilotowi.	3	Przeciążenia pracą pilota <i>Np. informacje, wsparcie, czynnik ludzki</i>	FIS RIS

## 3 PROCEDURY W SYTUACJACH NADZWYCZAJNYCH/AWARYJNYCH/ZAGROŻENIA



<b>3.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>			
3.1.1	Stosować procedury dla danych sytuacji nadzwyczajnych/awaryjnych/zagrożenia.	3	<i>Np. loty HOSP, awaria płatowca</i>	FIS RIS
<b>3.2</b>	<b>Awaria łączności</b>			
3.2.1	Opisać procedury do stosowania przez pilota w przypadku całkowitej lub częściowej awarii radia.	2	Doc 7030 ICAO <i>Np. procedury wojskowe</i>	FIS RIS
3.2.2	Stosować procedury wykorzystane przez pilota w przypadku całkowitej lub częściowej awarii radia.	3	<i>Np. wydłużony czas utraty łączności</i>	FIS RIS
<b>3.3</b>	<b>Bezprawna ingerencja lub podejrzenie bomby na pokładzie</b>			
3.3.1	Stosować procedury związane z bezprawną ingerencją lub podejrzeniem bomby na pokładzie.	3		FIS RIS
<b>3.4</b>	<b>Zmiany trasy</b>			
3.4.1	Zapewnić wsparcie nawigacyjne dla statku powietrznego ze zmienioną trasą w sytuacji zagrożenia.	4	Informacja o odległości do najbliższego odpowiedniego lotniska, inne wsparcie nawigacyjne <i>Np. najbliższe, najbardziej odpowiednie lotnisko</i>	FIS RIS
<b>3.5</b>	<b>Awaria transpondera</b>			
3.5.1	Stosować procedury w przypadku awarii transpondera SSR.	3	<i>Np. całkowita/częściowa awaria</i>	RIS

3. Minimum programowe do szkolenia kandydatów do świadectwa AFIS.

### Przedmiot nr 1: WPROWADZENIE DO KURSU

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) znają i rozumieją program szkolenia, które ma odbyć oraz jak uzyskać odpowiednie informacje;
- 2) rozpoznają możliwości rozwoju swojej kariery w służbie informacji powietrznej, oraz
- 3) określają zasady i przepisy dotyczące zatrudnienia i ochrony.

<b>1.1</b>	<b>Wprowadzenie do kursu</b>		
1.1.1	Wyjaśnić założenia i główne cele kursu.	2	
<b>1.2</b>	<b>Administrowania kursem</b>		
1.2.1	Określić zasady administrowania kursem.	1	
<b>1.3</b>	<b>Material studiów i dokumentacja szkolenia</b>		
1.3.1	Stosować odpowiednią dokumentację i jej źródła dla celów kursu.	3	<i>Np. dokumentacja szkolenia, biblioteka, biblioteka CBT, Internet, serwer zarządzania nauczaniem</i>
1.3.2	Włączać odpowiednie informacje w czasie studiowania na kursie.	4	Dokumentacja szkolenia <i>Np. dodatkowe informacje</i>
<b>2</b>	<b>WPROWADZENIE DO KURSU AFIS</b>		
<b>2.1</b>	<b>Zawartość i organizacja kursu</b>		
2.1.1	Określić różne metody szkolenia stosowane w czasie kursu.	1	Szkolenie teoretyczne, szkolenie praktyczne, samokształcenie
2.1.2	Określić przedmioty kursu i ich cel.	1	
2.1.3	Opisać organizację szkolenia teoretycznego.	2	
2.1.4	Opisać organizację szkolenia praktycznego.	2	<i>Np. PTP, symulacja, briefing, de briefing</i>
<b>2.2</b>	<b>Etos szkolenia</b>		
2.2.1	Rozpoznawać dostępne mechanizmy omawiania postępów.	1	<i>Np. dyskusje z instruktorem, postęp w szkoleniu, ocena, egzaminy, wyniki, briefing, de briefing</i>
2.2.2	Opisać pozytywny efekt pracy i nauki razem z innymi uczestnikami kursu.	2	Praca zespołowa w szkoleniu teoretycznym i praktycznym
<b>2.3</b>	<b>Proces oceny</b>		
2.3.1	Opisać proces oceny.	2	
<b>3</b>	<b>WPROWADZENIE DO PRZYSZLEJ PRACY INFORMATORA AFIS</b>		
<b>3.1</b>	<b>Obecne warunki zatrudnienia</b>		
3.1.1	Rozpoznać środowisko pracy informatora AFIS.	1	Organ AFIS, wieża lotniska niekontrolowanego
3.1.2	Rozpoznać możliwości kariery.	1	<i>Np. instruktor OJT, stanowiska nie-operacyjne np. instruktor OST</i>
<b>4</b>	<b>WARUNKI SŁUŻBY</b>		

<b>4.1</b>	<b>Obecne warunki zatrudnienia</b>	
4.1.1	Uwzględnić administracyjne zasady i przepisy zatrudniania.	2
4.1.2	Określić system kwalifikowania i certyfikacji.	1
<b>5</b>	<b>OCHRONA</b>	
<b>5.1</b>	<b>Ochrona</b>	
5.1.1	Określić zasady i przepisy dotyczące ochrony danego miejsca i ochrony ATS.	1

## Przedmiot nr 2: PRAWO LOTNICZE

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) stosują przepisy dotyczące ruchu lotniczego, przestrzeni powietrznej i planowania lotów oraz wyjaśniają ich rozwój i włączenie do prawodawstwa krajowego;
- 2) znają, rozumieją i stosują przepisy ruchu lotniczego oraz regulacje w zakresie raportowania, przestrzeni powietrznej; oraz
- 3) znają zasady wydawania świadectw kwalifikacji AFIS.

<b>1</b>	<b>WSTĘP</b>	
<b>1.1</b>	<b>Organizacje krajowe i międzynarodowe</b>	
1.1.1	Nazwać najważniejsze krajowe i międzynarodowe organizacje lotnicze.	1 <i>Np. ICAO, ECAC, EASA, EUROCONTROL, władze krajowe</i>
1.1.2	Opisać wpływ tych organizacji na ATS oraz ich wzajemne interakcje.	2 <i>Np. związek pomiędzy ESARR i SARPS ICAO</i>
1.1.3	Określić konieczność posiadania przepisów lotniczych, źródła prawa lotniczego i jego rozwój.	1 <i>Np. Załącznik 2 ICAO, krajowe prawo lotnicze</i>
<b>1.2</b>	<b>Kwalifikowanie informatorów AFIS</b>	
1.2.1	Wyjaśnić proces kwalifikowania.	2 <i>Np. zatwierdzone kursy szkoleniowe, uprawnienia uzupełniające w jednostce ... Krajowe dokumenty</i>

1.2.2	Wyjaśnić prawa i ograniczenia świadectwa kwalifikacji AFIS.	2	<i>Np. kwalifikacje, walidacja, minimalne doświadczenie, wymogi szkoleniowe i zdrowotne, sprawdzenie kompetencji</i>
<b>1.3</b>	<b>Przywileje i warunki wynikające ze świadectwa kwalifikacji AFIS</b>		
1.3.1	Znać warunki, jakie muszą być spełnione do wydania świadectwa kwalifikacji AFIS.	3	<i>Dokumentacja krajowa</i>
1.3.2	Wyjaśnić warunki zawieszania/cofania świadectwa kwalifikacji AFIS.	2	<i>Incydent/wypadek, wątpliwości co do kompetencji, kwestie zdrowotne</i>
<b>1.4</b>	<b>Zarządzanie bezpieczeństwem i przepisy w tym zakresie</b>		
1.4.1	Wyjaśnić zgodność systemu zarządzania bezpieczeństwem z wymaganiami w zakresie przepisów bezpieczeństwa.	2	<i>ESARR 3/rozporządzenie UE 1035/2011</i>
1.4.2	Opisać ogólne zasady organizacji bezpieczeństwa.	2	<i>Przepisy bezpieczeństwa Np. ESARR 3, przepisy krajowe</i>
1.4.3	Wyjaśnić wpływ przepisów bezpieczeństwa na pracę informatora AFIS.	2	<i>Np. ESARR 3, dodatkowe przepisy</i>
<b>2</b>	<b>ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE</b>		
<b>2.1</b>	<b>ICAO</b>		
2.1.1	Wyjaśnić cel i zadania ICAO.	2	
2.1.2	Opisać metody, za pomocą których ICAO notyfikuje i implementuje przepisy.	2	<i>Np. SARPS,, PANS, Załączniki ICAO, Dokumenty ICAO, biura regionalne</i>
<b>2.2</b>	<b>Inne agencje</b>		
2.2.1	Określić cel i funkcje innych organizacji międzynarodowych i ich związek z operacjami ruchu lotniczego.	1	<i>Np. ECAC, EU, EASA, ITU, EUROCONTROL, SRC/SRU, CANSO</i>
<b>2.3</b>	<b>Stowarzyszenia lotnicze</b>		
2.3.1	Określić cel stowarzyszeń lotniczych oraz ich powiązania z	1	<i>Np. IFATCA, IFALPA, IATA, AEA, IAOPA, IACA, służby wojskowe,</i>

<b>3</b>	<b>ORGANIZACJE KRAJOWE</b>		
<b>3.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
3.1.1	Opisać cel i funkcje odpowiednich agencji krajowych i ich związek z operacjami ruchu lotniczego.	2	<i>Np. administracja lotnictwa cywilnego, agencje rządowe</i>
<b>3.2</b>	<b>Krajowe procedury legislacyjne</b>		
3.2.1	Opisać metody, przy pomocy których przepisy prawa są wdrażane, notyfikowane i aktualizowane.	2	<i>Np. Załącznik 15 ICAO, AIS, AIP, AIC, AIRAC SUP, NOTAM, zintegrowany pakiet informacji lotniczej, prawodawstwo krajowe, LoA, instrukcje operacyjne</i>
3.2.2	Rozpoznać informacje zawarte w różnych częściach AIP.	1	
<b>3.3</b>	<b>Krajowe władze lotnicze</b>		
3.3.1	Nazwać instytucję odpowiedzialną za kwalifikowanie i egzekwowanie przepisów prawa i procedur operacyjnych.	1	
3.3.2	Opisać sposób, w jaki władze lotnicze realizują swoje zadania w zakresie przepisów bezpieczeństwa.	2	
<b>3.4</b>	<b>Krajowe stowarzyszenia lotnicze</b>		
3.4.1	Określić cel krajowych stowarzyszeń kontrolerów, pilotów, linii lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej oraz ich powiązania z operacjami ruchu lotniczego.	1	
<b>4</b>	<b>Zasady i przepisy</b>		
<b>4.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
4.1.1	Rozróżnić służby żeglugi powietrznej.	2	<i>Doc 9161 ICAO</i>
4.1.2	Wyjaśnić uwarunkowania, które określają potrzebę zapewniania ATS.	2	<i>Załącznik 11 ICAO</i>

4.1.3	Rozróżnić służby ruchu lotniczego.	2	ATCS, ADVS, FIS, ALRS
4.1.4	Wyjaśnić cele ATS.	2	Załącznik 11 ICAO
<b>4.2</b>	<b>Raportowanie</b>		
4.2.1	Wymienić standardowe formularze meldunków.	1	Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym <i>Np. rutynowe meldunki z powietrza, naruszenie przepisów, log book, dokumentacja</i>
4.2.2	Opisać funkcje i procesy w zakresie raportowania.	2	ESARR 2, kultura raportowania, meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym <i>Np. naruszenie przepisów, log book, dokumentacja, dobrowolne raportowanie</i>
4.2.3	Używać formularzy meldunków.	3	Meldunek o nieprawidłowości w ruchu lotniczym <i>Np. Doc 4444 ICAO, Dodatek 4, rutynowe meldunki z powietrza, naruszenie przepisów, log book, dokumentacja</i>
<b>4.2</b>	<b>Przestrzeń powietrzna i trasy ATS</b>		
4.2.1	Wyjaśnić klasyfikację przestrzeni powietrznej.	2	Klasy A-G ICAO, Załącznik 11 ICAO
4.2.2	Rozróżnić różne klasy przestrzeni powietrznej.	2	<i>Np. górna i dolna przestrzeń powietrzna, obszary R, P, D, FIR, ATZ, itp.</i>
4.2.3	Znać klasy i strukturę przestrzeni powietrznej oraz ich związek z lotniskową służbą informacji powietrznej.	3	
4.2.4	Zapewniać planowanie i działania służby AFIS odpowiednie do klasyfikacji i struktury przestrzeni powietrznej.	4	<i>Np. Załącznik 2 ICAO, Załącznik 11 ICAO, wymogi międzynarodowe, wymogi cywilne, wymogi wojskowe, obszar odpowiedzialności</i>
4.2.5	Dekodować informacje z map lotniczych.	3	<i>Np. górna i dolna przestrzeń powietrzna, obszary R, P, D, FIR, ATZ, itp.</i>

<b>4.3</b>	<b>Przepisy ruchu lotniczego</b>		
4.3.1	Scharakteryzować przepisy ruchu lotniczego.	2	Załącznik 2 ICAO
4.3.2	Określić krajowe różnice notyfikowane do ICAO.	1	<i>Np. Doc 7030 ICAO, Suplementy do Załącznika 2 ICAO i Załącznika 11 ICAO</i>
4.3.3	Znać wpływ odpowiednich zasad wykonywania lotów na ATS.	3	Ogólne zasady wykonywania lotów, IFR, VFR
4.3.4	Znać różnice wykonywania lotów zgodnie z VFR i IFR w VMC i IMC.	3	Załącznik 2 ICAO
4.3.5	Wyjaśnić funkcje planu lotu.	2	Doc 4444 ICAO
4.3.6	Scharakteryzować różne rodzaje planów lotu i odpowiednie depesze aktualizacyjne.	2	Doc 4444 ICAO
4.3.7	Wyjaśnić odpowiedzialność pilotów w zakresie stosowania się do planu lotu.	2	Nieodwracalne zmiany, zamierzone zmiany
<b>4.4</b>	<b>Lotniska</b>		
4.4.1	Opisać ogólny projekt i układ lotniska.	2	Drogi startowe, drogi kołowania, pole ruchu naziemnego, pole manewrowe, wyznaczone pozycje na lotnisku
4.4.2	Wyjaśnić system numeracji i orientację dróg startowych.	2	Załącznik 14 ICAO
4.4.3	Rozróżnić różne rodzaje lotnisk.	2	Kontrolowane, niekontrolowane <i>Np. wojskowe, międzynarodowe, regionalne</i>
4.4.4	Opisać wyznaczone pozycje w kręgu nadlotniskowym.	2	
<b>4.5</b>	<b>Jednostki miar</b>		
4.5.1	Opisać jednostki miar stosowane w lotnictwie.	2	Załącznik 5 ICAO

### Przedmiot nr 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Cel ogólny:

- 1) kandydaci opisują podstawowe zasady zarządzania ruchem lotniczym i stosują podstawowe procedury operacyjne;
- 2) kandydaci udzielają informacji w ruchu lotniczym w celu zapewnienia bezpiecznej, zorganizowanej i sprawnie działającej służby.

<b>1 ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM</b>			
<b>1.1 Jednostki miar</b>			
1.1.1	Stosować jednostki miar odpowiednie do ATM.	3	
<b>1.2 Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)</b>			
1.2.1	Zdefiniować służby ATC.	1	Załącznik 11 ICAO
1.2.2	Rozróżnić różne metody zapewniania służby ATC.	2	Lotniskowa, radarowa, proceduralna
<b>1.3 Służba informacji powietrznej (FIS)</b>			
1.3.1	Zdefiniować FIS.	1	Załącznik 11 ICAO
1.3.2	Opisać zakres FIS.	2	Załącznik 11 ICAO
1.3.3	Wyjaśnić odpowiedzialność za zapewnianie FIS.	2	Doc 4444 ICAO
1.3.4	Znać zakres obowiązków AFIS.	3	Strefa ATZ lotniska, krąg nadlotniskowy, pole manewrowe, pole ruchu naziemnego, sąsiedztwo
1.3.5	Zapewniać AFIS.	4	
1.3.6	Określić metody przekazywania informacji.	1	<i>Np. RTF, łącza transmisji danych, ATIS, VOLMET, itp.</i>
1.3.7	Wydawać informacje statkowi powietrznemu.	3	<i>Np. SIGMET, stan pomocy nawigacyjnych, pogoda, informacje na temat bezpieczeństwa lotu, informacje na temat warunków panujących na lotnisku, itp.</i>
<b>1.4 Służba alarmowa (ALRS)</b>			
1.4.1	Zdefiniować ALRS.	1	Doc 4444 ICAO



1.4.2	Opisać zakres ALRS.	2	Załącznik 11 ICAO
1.4.3	Wyjaśnić odpowiedzialność za zapewnianie ALRS.	2	Doc 4444 ICAO
1.4.4	Rozróżnić fazy zagrożenia.	2	Niepewność, alarm, niebezpieczeństwo
1.4.5	Opisać organizację ALRS.	2	Podział odpowiedzialności, lokalna organizacja
1.4.6	Opisać współpracę pomiędzy organami zapewniającymi służbę alarmową i jednostkami SAR.	2	
1.4.7	Rozróżnić sygnały niebezpieczeństwa od sytuacji naglącej.	2	Np. Mayday, Pan, sygnały wzrokowe
1.4.8	Zapewniać ALRS.	4	
1.4.9	Odpowiadać na komunikaty i sygnały o niebezpieczeństwie i sytuacjach naglących.	3	Załącznik 10 ICAO
<b>1.5</b>	<b>Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)</b>		
1.5.1	Zdefiniować ASM.	1	<i>Np. Podręcznik EUROCONTROL w sprawie zarządzania przestrzenią powietrzną i elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej</i>
1.5.2	Określić metody zarządzania przestrzenią powietrzną.	1	<i>Np. Elastyczne wykorzystanie przestrzeni powietrznej, projektowanie przestrzeni powietrznej, CDR, TSA</i>
<b>2</b>	<b>RADIOTELEFONIA (RTF)</b>		
<b>2.1</b>	<b>Ogólne procedury działania RTF</b>		
2.1.1	Wyjaśnić potrzebę posiadania zatwierdzonej frazeologii.	2	
2.1.2	Używać zatwierdzonej frazeologii.	3	Części następujących dokumentów mających związek z kursem podstawowym: Doc 4444 ICAO, Doc 9432 ICAO – Podręcznik RTF – standardowe słowa i wyrażenia, Załącznik 10 ICAO, tom 2

2.1.3	Wykonywać efektywną łączność.	3	Techniki łączności
2.1.4	Analizować przykłady łączności pilota i informatora AFIS pod kątem skuteczności.	4	
<b>3</b>	<b>USTAWIENIA WYSOKOŚCIOMIERZA I PRZYDZIAŁ POZIOMÓW</b>		
<b>3.1</b>	<b>Ustawienia wysokościomierza</b>		
3.1.1	Znać zależności pomiędzy wysokością względną, wysokością bezwzględną i poziomem lotu.	3	QFE, QNH, standardowe ciśnienie
<b>3.2</b>	<b>Poziom przejściowy</b>		
3.2.1	Znać zależności pomiędzy poziomem przejściowym, bezwzględną wysokością przejściową i warstwą przejściową.	3	Doc 4444 ICAO, Doc 8168 ICAO
3.2.2	Obliczyć odpowiednie poziomy.	3	
<b>3.3</b>	<b>Przydział poziomów</b>		
3.3.1	Opisać system przydzielania poziomów przelotu.	2	Załącznik 2 ICAO, tabele poziomów przelotu
<b>4</b>	<b>ZOBRAZOWANIE DANYCH</b>		
<b>4.1</b>	<b>Wydrebnianie danych</b>		
4.1.1	Kodować i dekodować odpowiednie standardowe skróty ICAO.	3	Np. Doc 8585 ICAO, Doc 8643 ICAO, Doc 7910 ICAO
4.1.2	Wydrebnąć odpowiednie dane z odpowiednich źródeł w celu opracowania zobrazowania postępu lotu.	3	Raporty pilotów, wymiana danych Np. plan lotu
4.1.3	Opisać przetwarzanie planu lotu.	2	Np. AFTN, IFPS
4.1.4	Kodować i dekodować plany lotu (łącznie i informacjami uzupełniającymi)	3	Format ICAO, format AFTN
4.1.5	Używać informacji z planu lotu.	3	
<b>4.2</b>	<b>Zarządzanie danymi</b>		
4.2.1	Aktualizować zobrazowanie danych	3	Np. symbole oznaczenia pasków

	dla dokładnego odzwierciedlenia sytuacji ruchowej.		
4.2.2	Analizować odpowiednie dane na zobrażowaniach danych.	4	
4.2.3	Organizować odpowiednie dane na zobrażowaniach danych.	4	
4.2.4	Procesować odpowiednie dane na zobrażowaniach danych.	3	
<b>5</b>	<b>ŚRODOWISKO OPERACYJNE</b>		
<b>5.1</b>	<b>Integralność środowiska operacyjnego</b>		
5.1.1	Uzyskać informacje dotyczące środowiska operacyjnego.	3	<i>Np. briefing, powiadomienia, polecenia lokalne, weryfikacja informacji</i>
5.1.2	Zapewnić integralność środowiska operacyjnego.	4	<i>Np. częstotliwość, VOLMET, ATIS, SIGMET, ustawienie systemu, integralność zobrażeń</i>
<b>5.2</b>	<b>Weryfikacja ważności procedur operacyjnych</b>		
5.2.1	Sprawdzić wszystkie odpowiednie informacje przed rozpoczęciem zapewnianiem AFIS.	3	<i>Np. briefing, LoA, NOTAM, AIC</i>
<b>5.3</b>	<b>Przekazanie-przejęcie stanowiska operacyjnego</b>		
5.3.1	Przekazać informacje informatorowi AFIS przejmującemu.	3	
5.3.2	Uzyskać informacje od informatora AFIS przekazującego.	3	
<b>5.4</b>	<b>Zadania AFIS</b>		
5.4.1	Wybrać odpowiednie naziemne światła lotnicze.	5	
5.4.2	Wybrać drogę startową w użyciu.	5	
5.4.3	Koordynować wykorzystanie drogi startowej w użyciu.	4	<i>Wybór drogi startowej, zmiana drogi startowej</i>
5.4.5	Udzielać informacji w przypadku zmiany drogi startowej w użyciu.	4	
5.4.6	Zapewniać informacje związane z operacjami statków powietrznych.	4	

5.4.7	Zapewniać informacje na temat warunków na lotnisku.	4	
5.4.8	Przewidywać pozycje statków powietrznych w ruchu lotniskowym i kręgu nadlotniskowym.	4	
5.4.9	Udzielać informacji załogom statków powietrznych w kręgu nadlotniskowym.	4	Zjawiska meteorologiczne, wiedza geograficzna, czynniki środowiskowe
5.4.10	Udzielać informacji załogom przylatujących i odlatujących statków powietrznych.	4	Przydzielenie kolejności priorytetów, zjawiska meteorologiczne, kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym, czynniki środowiskowe
5.4.11	Włączać informację o pracy pomocy radiowych.	4	<i>Np. UDF, VDF, NDB, VOR, DME</i>
5.4.12	Włączać informacje o nawierzchni.	4	<i>Np. wilgoć, kałuże, zalanie, śnieg, topniejący śnieg, lód, warunki hamowania</i>
5.4.13	Włączać informacje o zjawiskach meteorologicznych.	4	<i>Np. chmury, opad atmosferyczny, widzialność, wiatr, zagrożenia meteorologiczne</i>
5.4.14	Zapewnić informacje użytkownikom na polu manewrowym.	4	Statki powietrzne, pojazdy <i>Np. inspekcja drogi startowej</i>
5.4.15	Udzielać informacji zgodnie ze zmianami proceduralnymi.	4	<i>Np. zamknięcie drogi kołowania</i>
5.4.16	Zapewnić właściwy priorytet działań.	4	Wymogi formalne i sytuacyjne, obciążenie pracą

#### **Przedmiot nr 4: METEOROLOGIA**

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) opisują wpływ meteorologii na osiągi statku powietrznego i działanie służb ruchu lotniczego oraz stosują informacje meteorologiczne w podstawowych procedurach operacyjnych ATS;
- 2) uzyskują, odkodowują i robią właściwy użytek z informacji meteorologicznej mającej związek z zapewnianiem ATS.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>		
1.1.1	Stosować jednostki miar odpowiednie dla meteorologii.	3	
<b>1.2</b>	<b>Lotnictwo i meteorologia</b>		
1.2.1	Wyjaśnić związek meteorologii i lotnictwa.	2	
1.2.2	Wyjaśnić wymogi zapewniania informacji meteorologicznej dostępnej dla operatorów, członków załogi statku powietrznego i dla służb ruchu lotniczego.	2	Załącznik 3 ICAO, Załącznik 11 ICAO
<b>1.3</b>	<b>Organizacja służby meteorologicznej</b>		
1.3.1	Nazwać podstawowe obowiązki, organizację i metody pracy biur meteorologicznych.	1	<i>Np. WAFS, WAFC, MWO, VAAC, TCAC, SADIS</i>
1.3.2	Określić międzynarodowe i krajowe standardy koordynacji pomiędzy służbami ATS i MET.	1	
<b>2</b>	<b>ATMOSFERA</b>		
<b>2.1</b>	<b>Skład i struktura</b>		
2.1.1	Określić skład i strukturę atmosfery.	1	Gazy, warstwy
2.1.2	Opisać podstawową charakterystykę mierzonych parametrów atmosferycznych.	2	Temperatura, ciśnienie, wiatr, wilgotność, gęstość
2.1.3	Wymienić narzędzia używane do określania danych meteorologicznych.	1	<i>Np. barometr, termometr, cejlometr, anemometr, balony pogodowe, transmisjometr, radar, satelity, itp.</i>
<b>2.2</b>	<b>Standardowa atmosfera</b>		
2.2.1	Opisać elementy ISA.	2	Temperatura, ciśnienie, gęstość
2.2.2	Określić powody zdefiniowania ISA.	1	
<b>2.3</b>	<b>Ciepło i temperatura</b>		

2.3.1	Zdefiniować procesy, dzięki którym ciepło jest przekazywane oraz sposób ogrzewania atmosfery.	1	Promieniowanie, konwekcja, adwekcja, przewodzenie, cykl obiegu wody
2.3.2	Opisać procesy związane ze zmianą temperatury.	2	Procesy adiabatyczne, gradienty temperatury, stabilność
<b>2.4</b>	<b>Woda w atmosferze</b>		
2.4.1	Rozróżnić procesy związane z wilgotnością atmosferyczną.	2	Kondensacja, parowanie, sublimacja, saturacja
2.4.2	Scharakteryzować wilgotność względną, punkt rosy i ciepło utajone.	2	
<b>2.5</b>	<b>Ciśnienie powietrza</b>		
2.5.1	Opisać związek pomiędzy ciśnieniem, temperaturą, gęstością i wysokością względną.	2	
2.5.2	Wyjaśnić związek pomiędzy ustawieniami ciśnienia.	2	QFE, QNH, standardowe ciśnienie
2.5.3	Wyjaśnić wpływ ciśnienia powietrza i temperatury na odczyty wysokościomierza i wysokość bezwzględną statku powietrznego.	2	
<b>3</b>	<b>CYRKULACJA ATMOSFERYCZNA</b>		
<b>3.1</b>	<b>Ogólna cyrkulacja powietrza</b>		
3.1.1	Określić główne czynniki cyrkulacji atmosferycznej na Ziemi.	1	<i>Np. komórki Hadley'a, wał wysokiego/niskiego ciśnienia, fronty polarne, wiatry zachodnie, górne prądy strumieniowe</i>
<b>3.2</b>	<b>Masy powietrza i fronty atmosferyczne</b>		
3.2.1	Opisać pochodzenie i ruch typowych mas powietrza i ich ogólny wpływ na Ziemię.	2	Polarne, arktyczne, tropikalne, równikowe (morskie i kontynentalne)
3.2.2	Opisać główne czynniki izobaryczne.	2	Cyklony, antycyklony, bruzda
3.2.3	Opisać różnice pomiędzy różnymi frontami i panującą w nich pogodą.	2	Front ciepły, front zimny, front okluzji
<b>3.3</b>	<b>Systemy mezoskalowe</b>		

3.3.1	Opisać główne zjawiska powodowane systemami mezoskalowymi.	2	Fale górskie, Föhn, wiatry zboczowe i dolinne, burza, linia szkwału <i>Np. bryza lądowa/morska, tornada, trąby powietrzne, trąby wodne</i>
3.3.2	Określić związek systemów mezoskalowych i lotnictwa.	1	
<b>3.4</b>	<b>Wiatr</b>		
3.4.1	Wyjaśnić znaczenie zjawiska wiatru i jego rodzaje.	2	<i>Np. skręt wiatru, porywy wiatru, prądy strumieniowe, bryza lądowa/morska, Föhn, przy powierzchni ziemi, górny</i>
3.4.2	Określić sposób pomiaru wiatru.	1	
3.4.3	Wyjaśnić wpływ sił, które oddziałują na wiatr.	2	
<b>4</b>	<b>ZJAWISKA METEOROLOGICZNE</b>		
<b>4.1</b>	<b>Chmury</b>		
4.1.1	Wyjaśnić różne warunki formowania się chmur.	2	
4.1.2	Rozpoznawać różne rodzaje chmur.	1	
4.1.3	Określić główne charakterystyki różnych rodzajów chmur.	1	
4.1.4	Określić sposób pomiaru i obserwacji podstawy chmur i ilości chmur.	1	
4.1.5	Zdefiniować podstawę i pułap chmur.	1	
4.1.6	Rozróżnić podstawę od pułapu chmur.	2	
4.1.7	Znać wpływ różnych rodzajów chmur.	3	Cumulus, Cumulonimbus <i>Np. Stratus, Nimbostratus, itp.</i>
<b>4.2</b>	<b>Rodzaje opadu atmosferycznego</b>		
4.2.1	Wyjaśnić znaczenie opadu atmosferycznego w lotnictwie.	2	<i>Np. deszcz, śnieg, śnieg ziarnisty, grad, deszcz lodowy, kryształki lodu, mżawka</i>
4.2.2	Opisać rodzaje opadu	2	

	atmosferycznego i korespondujące rodziny chmur.		
4.2.3	Znać wpływ opadu atmosferycznego na wykonywanie lotów.	3	Cumulus, Cumulonimbus <i>Np. Stratus, Nimbostratus, itp.</i>
<b>4.3</b>	<b>Widzialność</b>		
4.3.1	Wyjaśnić przyczyny zanieczyszczeń atmosferycznych.	2	
4.3.2	Znać wpływ zanieczyszczeń atmosferycznych	3	
4.3.3	Rozróżnić rodzaje widzialności.	2	Widzialność pozioma, widzialność skośna, widzialność przeważająca, RVR
4.3.4	Określić sposób pomiaru widzialności.	1	
<b>4.4</b>	<b>Zagrożenia meteorologiczne</b>		
4.4.1	Określić zagrożenia meteorologiczne dla lotnictwa.	1	Turbulencja, burza, oblodzenie, mikroporywy, szkwał, makroporywy, uskok wiatru
4.4.2	Opisać wpływ zagrożeń meteorologicznych na lotnictwo.	2	
4.4.3	Znać efekt i wpływ wiatru.	3	Porywy wiatru, skręt wiatru
4.4.4	Znać wpływ i niebezpieczeństwo zjawisk meteorologicznych.	3	Uskok wiatru, turbulencja, burza, oblodzenie, mikroporywy
4.4.5	Znać wpływ frontów atmosferycznych na operacje lotniskowe.	3	
<b>5</b>	<b>INFORMACJE METEOROLOGICZNE DLA LOTNICTWA</b>		
<b>5.1</b>	<b>Depesze i raporty</b>		
5.1.1	Odkodować treść raportów i prognoz pogody.	3	METAR, SPECI, TAF, SIGMET <i>Np. raporty lokalne</i>
<b>5.2</b>	<b>Inne źródła</b>		
5.2.1	Wyodrębniać informacje z przyrządów meteorologicznych.	3	<i>Np. anemometr, wskaźnik RVR, wskaźnik podstawy chmur</i>
5.2.2	Odkodować informacje ze zobrazowań danych	3	



	meteorologicznych.	
5.2.3	Używać odpowiednich narzędzi i sieci łączności dla uzyskania danych meteorologicznych.	3
5.2.4	Przekazywać informacje meteorologiczne zawarte w meldunkach pilotów.	3

## Przedmiot nr 5: NAWIGACJA

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) wyjaśniają podstawowe zasady nawigacji i używają tej wiedzy w operacjach ATS;
- 2) analizują wszystkie aspekty nawigacyjne dla udzielenia pełnej informacji o ruchu.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>	
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>	
1.1.1	Stosować jednostki miar odpowiednie dla nawigacji.	3
<b>1.2</b>	<b>Cel i zastosowanie nawigacji</b>	
1.2.1	Wyjaśnić potrzebę nawigacji w lotnictwie.	2
1.2.2	Scharakteryzować metody nawigacji.	2
		<i>Np. rys historyczny, na podstawie gwiazd, wyposażenie pokładowe, radio, satelity</i>
<b>2</b>	<b>ZIEMIA</b>	
<b>2.1</b>	<b>Miejsce i ruch Ziemi</b>	
2.1.1	Wyjaśnić właściwości Ziemi i ich znaczenie.	2
		<i>Np. forma, rozmiar, ruch obrotowy, obrót w przestrzeni, pory roku, dzień, noc, zmrok, jednostki czasu, strefy czasowe, UTC</i>
<b>2.2</b>	<b>Systemy współrzędnych, kierunek i odległość</b>	
2.2.1	Scharakteryzować ogólne zasady systemu siatki.	2
		<i>Np. stopnie, minuty, sekundy, WGS-84, szerokość geograficzna/długość geograficzna</i>
2.2.2	Wyjaśnić kierunek i odległość na globie.	2
		<i>Np. koło wielkie, koło małe, loksodroma, główne kierunki</i>

			<i>geograficzne, pośrednie kierunki geograficzne</i>
2.2.3	Oszacować pozycje na powierzchni Ziemi.	3	<i>Np. szerokość geograficzna/długość geograficzna</i>
2.2.4	Oszacować odległość i kierunek pomiędzy dwoma punktami.	3	
<b>2.3</b>	<b>Magnetyzm</b>		
2.3.1	Wyjaśnić ogólne zasady magnetyzmu Ziemi.	2	Północ geograficzna, północ magnetyczna, deklinacja, odchylenie, nachylenie
2.3.2	Obliczyć różnice kątowe pomiędzy trzema oznaczeniami północy.	3	Północ geograficzna, północ magnetyczna, północ busoli
<b>3</b>	<b>MAPY LOTNICZE</b>		
<b>3.1</b>	<b>Opracowanie i odwzorowanie map</b>		
3.1.1	Określić jak Ziemia jest odwzorowana na mapie.	1	Rodzaje odwzorowań
3.1.2	Opisać właściwości idealnej mapy.	2	Np. wiernokątność, stała skala, azymut, loksodroma i wielkie koło
3.1.3	Wyjaśnić właściwości i zastosowanie różnych odwzorowań.	2	Np. Lambert, Mercator, stereograficzne
<b>3.2</b>	<b>Mapy stosowane w lotnictwie</b>		
3.2.1	Rozróżnić rodzaje map.	2	
3.2.2	Określić konkretne zastosowania różnych map.	1	
3.2.3	Dekodować symbole i informacje zobrazowane na mapach.	3	
3.2.4	Używać odpowiednich map.	3	<i>Np. mapy lotniska</i>
<b>4</b>	<b>PODSTAWY NAWIGACJI</b>		
<b>4.1</b>	<b>Wpływ wiatru</b>		
4.1.1	Znać wpływ wiatru na tor lotu.	3	Kurs, linia drogi, odchylenie, wektor wiatru
<b>4.2</b>	<b>Prędkość</b>		
4.2.1	Wyjaśnić związek pomiędzy różnymi prędkościami używanymi	2	Rzeczywista prędkość powietrzna, prędkość podróżna, prędkość

	w lotnictwie.		przyrządowa (łącznie z liczbą Macha)
4.2.2	Znać zastosowanie różnych prędkości w ATS.	3	
<b>4.3</b>	<b>Nawigacja wzrokowa</b>		
4.3.1	Wyjaśnić różne metody nawigacji wzrokowej.	2	Odczyt map, odniesienie wzrokowe <i>Np. nawigacja zliczeniowa</i>
<b>4.4</b>	<b>Nawigacyjne aspekty planowania lotu</b>		
4.4.1	Opisać aspekty nawigacyjne mające wpływ na planowanie lotu.	2	<i>Np. obliczenie paliwa/czasu, minimalna wysokość bezwzględna, trasy alternatywne</i>
<b>5</b>	<b>NAWIGACJA INSTRUMENTALNA</b>		
<b>5.1</b>	<b>Systemy naziemne</b>		
5.1.1	Wyjaśnić podstawowe zasady działania systemów naziemnych.	2	ADF, NDB, VOR, DME, ILS
5.1.2	Określić zastosowanie systemów naziemnych.	1	ADF, NDB, VOR, DME, ILS
5.1.3	Scharakteryzować główne techniki radionawigacyjne oparte na systemach naziemnych.	2	<i>Np. lot na radiolatarnię, linia drogi dolotu/odlotu, procedury podejścia według wskazań przyrządów, oczekiwanie, ocena odchylenia</i>
5.1.4	Wyjaśnić wpływ dokładności i ograniczeń systemów naziemnych na wykonywanie lotu.	2	ADF, NDB, VOR, DME, ILS
<b>5.2</b>	<b>Systemy pokładowe</b>		
5.2.1	Wyjaśnić podstawowe zasady działania systemów pokładowych.	2	<i>Np. INS/IRS</i>
<b>5.3</b>	<b>Systemy satelitarne</b>		
5.3.1	Wyjaśnić podstawowe zasady działania systemu pozycjonowania.	2	<i>Np. GPS</i>

## Przedmiot nr 6: STATEK POWIETRZNY

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) opisują podstawowe zasady teorii lotu i osiągi statku powietrznego oraz opisują w jaki sposób wpływa to na operacje ATS;
- 2) oceniają i włączają informacje na temat osiągnięć statków powietrznych w zapewnianie służby AFIS.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE</b>	
<b>1.1</b>	<b>Jednostki miar</b>	
	Stosować jednostki miar	
1.1.1	odpowiednie do statku powietrznego i zasad lotu.	3
<b>1.2</b>	<b>Lotnictwo i statki powietrzne</b>	
	Wyjaśnić pokrewieństwo teorii lotu i	
1.2.1	charakterystyk statków powietrznych w operacjach ATS.	2
<b>2</b>	<b>ZASADY LOTU</b>	
<b>2.1</b>	<b>Sily działające na statek powietrzny</b>	
2.1.1	Wyjaśnić siły działające na statek powietrzny w czasie lotu i ich interakcję.	2
		Siła nośna, ciąg, opór, ciężar w czasie lotu poziomego <i>Np. w czasie wznoszenia, zniżania, zakrętu</i>
2.1.2	Wyjaśnić przyczyny i skutki turbulencji w śladzie aerodynamicznym.	2
<b>2.2</b>	<b>Elementy składowe i kontrolne statku powietrznego</b>	
2.2.1	Wymienić główne elementy składowe statku powietrznego.	1
		Wiropląty, stałopłaty, ogon, kadłub, kłapa, lotka, ster wysokości, ster kierunku, podwozie
2.2.2	Wyjaśnić w jaki sposób pilot kontroluje ruchy statku powietrznego.	2
		<i>Np. ster kierunku, lotka, ster wysokości, przepustnica (DSS), urządzenia kontrolne wiroplątów</i>
<b>2.3</b>	<b>Profil lotu</b>	
2.3.1	Scharakteryzować kluczowe czynniki mające wpływ na osiągi statku powietrznego.	2
		Maksymalne prędkości, prędkości minimalne i prędkości przeciągnięcia, pułap, krytyczny kąt natarcia, maksymalny ROC

<b>3</b>	<b>SILNIKI STATKÓW POWIETRZNYCH</b>		
<b>3.1</b>	<b>Silniki tłokowe</b>		
3.1.1	Wyjaśnić zasady działania, zalety i wady silnika tłokowego i śmigła.	2	Silniki tłokowe, zmienny/stały skok śmigła, ilość łopat śmigła
<b>3.2</b>	<b>Silniki odrzutowe</b>		
3.2.1	Wyjaśnić zasady działania, zalety i wady silnika odrzutowego.	2	
3.2.2	Wymienić różne rodzaje silników odrzutowych.	1	
<b>3.3</b>	<b>Silniki turbośmigłowe</b>		
3.3.1	Wyjaśnić zasady działania, zalety i wady silników turbośmigłowych i śmigła.	2	
<b>4</b>	<b>SYSTEMY I PRZYRZĄDY STATKU POWIETRZNEGO</b>		
<b>4.1</b>	<b>Przyrządy statku powietrznego</b>		
4.1.1	Wyjaśnić zasady działania i interpretacji informacji zobrazowanych na przyrządach statku powietrznego.	2	Wysokościomierz, prędkościomierz, wariometr, zakrętomierz z chyłomierzem, sztuczny horyzont, żyrokompas
4.1.2	Wyjaśnić wpływ błędów i błędnych wskazań przyrządów w czasie lotu na operacje statków powietrznych.	2	<i>Np. awaria odbiornika ciśnień powietrznych (OCP), niewiarygodne dane z platformy żyroskopowej</i>
<b>4.2</b>	<b>Przyrządy nawigacyjne</b>		
4.2.1	Opisać zasady działania i interpretację zobrazowanych informacji podstawowych pokładowych przyrządów/systemów nawigacyjnych.	2	<i>Np. ADF, VOR (TACAN), DME, ILS, MLS, system bezwładnościowy, systemy satelitarne</i>
<b>4.3</b>	<b>Przyrządy kontroli pracy silników</b>		
4.3.1	Wymienić najważniejsze parametry monitorowania pracy silnika i przyrządy z tym związane.	1	<i>Np. ciśnienie oleju i temperatura, temperatura silnika, obrotomierz, paliwomierz, przepływomierz</i>
<b>4.4</b>	<b>Systemy statków powietrznych</b>		
4.4.1	Wyjaśnić zastosowanie najbardziej powszechnych systemów	2	<i>Np. transponder SSR, wskaźnik przezierny (HUD), wskaźnik uskoku</i>

	pokładowych statków powietrznych.		<i>wiatru, radar pogodowy, GPWS, EFIS, flight director, autopilot, FMS, system hydrauliczny, system elektryczny, system środowiskowy</i>
4.4.2	Wyjaśnić skutki obniżenia sprawności/awarii najbardziej powszechnych systemów pokładowych na operacje statków powietrznych.	2	<i>Np. awaria systemu hydraulicznego, awaria systemu elektrycznego, awaria systemu środowiskowego</i>
<b>5</b>	<b>KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH</b>		
<b>5.1</b>	<b>Kategorie statków powietrznych</b>		
5.1.1	Wymienić kategorie statków powietrznych.	1	<i>Np. stałopłaty, wiroplaty, balon, szybowiec</i>
<b>5.2</b>	<b>Kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym</b>		
5.2.1	Wymienić kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym.	1	Kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym ICAO
5.2.2	Wyjaśnić efekt turbulencji w śladzie aerodynamicznym i związane z tym zagrożenia dla kolejnego statku powietrznego.	2	
<b>6</b>	<b>CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA OSIĄGI STATKU POWIETRZNEGO</b>		
<b>6.1</b>	<b>Start</b>		
6.1.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie startu.	2	Warunki na drodze startowej, nachylenie drogi startowej, wiatr, temperatura, wzniesienie lotniska, masa statku powietrznego
6.1.2	Włączać znaczenie czynników wpływających na osiągi statku powietrznego podczas startu.	4	<i>Np. warunki na drodze startowej, nachylenie drogi startowej, wzniesienie drogi startowej, wiatr, temperatura i masa statku powietrznego</i>
<b>6.2</b>	<b>Wznoszenie</b>		
6.2.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie wznoszenia.	2	Prędkość, masa, wiatr, temperatura, hermetyzacja kabiny, gęstość powietrza
6.2.2	Znać czynniki wpływające na osiągi	3	<i>Np. prędkość, masa, gęstość</i>

	statku powietrznego w czasie wznoszenia.		<i>powietrza, wiatr i temperatura</i>
<b>6.3</b>	<b>Przelot</b>		
6.3.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie przelotu.	2	Poziom przelotu, wiatr, masa, hermetyzacja kabiny
<b>6.4</b>	<b>Zniżanie i podejście początkowe</b>		
6.4.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie zniżania.	2	Wiatr, prędkość, prędkość zniżania, konfiguracja statku powietrznego, hermetyzacja kabiny
<b>6.5</b>	<b>Podejście końcowe i lądowanie</b>		
6.5.1	Wyjaśnić czynniki wpływające na osiągi statku powietrznego w czasie podejścia końcowego i lądowania.	2	Konfiguracja statku powietrznego, masa, wiatr, uskok wiatru, wzniesienie lotniska, warunki na drodze startowej, nachylenie drogi startowej
6.5.2	Włączać znaczenie czynników wpływających na osiągi statku powietrznego podczas podejścia końcowego i lądowania.	4	<i>Np. wiatr, konfiguracja statku powietrznego, masa, warunki na drodze startowej, nachylenie drogi startowej, wzniesienie lotniska</i>
<b>7</b>	<b>DANE NA TEMAT STATKÓW POWIETRZNYCH</b>		
<b>7.1</b>	<b>Rozpoznawanie</b>		
7.1.1	Rozpoznawać powszechnie używane typy statków powietrznych.	1	
<b>7.2</b>	<b>Dane na temat osiąarów</b>		
7.2.1	Określić oznaczniki i kategorie typów statków powietrznych ICAO dla powszechnie używanych statków powietrznych.	1	Oznaczniki typu, kategorie podejścia i turbulencji w śladzie aerodynamicznym
7.2.2	Określić standardowe przeciętne dane na temat osiąarów powszechnie używanych statków powietrznych.	1	Prędkość wznoszenia/zniżania, prędkość przelotowa, pułap
7.2.3	Włączać przeciętne dane na temat osiąarów reprezentatywnej próbki statków powietrznych, jakie napotykanę będą w środowisku	4	

	operacyjnym/pracy, w zapewnianie służby AFIS.	
7.2.4	Identyfikować potencjalne i faktyczne sytuacje zagrożenia.	3

## Przedmiot nr 7: CZYNNIK LUDZKI

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) charakteryzują czynniki mające wpływ na działanie poszczególnych osób i zespołu;
- 2) uznają konieczność ciągłego poszerzania swojej wiedzy;
- 3) analizują czynniki mające wpływ na pracę indywidualną i zespołową.

<b>1</b>	<b>WPROWADZENIE DO CZYNNIKA LUDZKIEGO</b>	
<b>1.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>	
1.1.1	Wymienić tematy objęte kursem.	1 Wprowadzenie do czynnika ludzkiego, działania ludzkie, błąd ludzki, komunikacja, środowisko pracy
1.1.2	Wymienić dokumenty źródłowe.	1 <i>Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego, publikacje EATCHIP/EATMP</i>
1.1.3	Znać odpowiednie techniki nauki.	3 Jak wpływ technik interaktywnych może prowadzić do poprawy nauki
<b>1.2</b>	<b>Dlaczego czynnik ludzki</b>	
1.2.1	Zdefiniować czynnik ludzki.	1 <i>Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego</i>
1.2.2	Wyjaśnić koncepcję systemu.	2 Ludzie, procedury, urządzenia
1.2.3	Wyjaśnić potrzebę dopasowania czynnika ludzkiego i urządzeń.	2 <i>Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego</i>
1.2.4	Wyjaśnić zastosowanie i zalety modelu SHELL.	2 <i>Np. Podręcznik szkolenia ICAO w zakresie czynnika ludzkiego, wizyty w pomieszczeniach z symulatorem i pomieszczeniu operacyjnym</i>
1.2.5	Wyjaśnić wymóg informacji ATS.	2 Na temat, na czas, dokładna
1.2.6	Rozpoznawać znaczenie świadomości sytuacyjnej w	1



podjęwaniu decyzji.

<b>2</b>	<b>DZIAŁANIA LUDZKIE</b>		
<b>2.1</b>	<b>Indywidualne zachowanie</b>		
2.1.1	Wyjaśnić różnice i podobieństwa pomiędzy ludźmi.	2	<i>Np. podejście, aspekty kulturowe i językowe</i>
2.1.2	Wyjaśnić niebezpieczeństwa związane z nudą.	2	
2.1.3	Wyjaśnić niebezpieczeństwa związane z przesadną wiarą we własne możliwości i samozadowoleniem.	2	
2.1.4	Wyjaśnić niebezpieczeństwa związane ze zmęczeniem.	2	<i>Kłopoty ze snem, przeciążenie pracą</i>
2.1.5	Opisać pozytywny wpływ wspólnej pracy i nauki uczestników kursu.	2	<i>W jaki sposób interaktywne studiowanie prowadzi do sukcesu</i>
<b>2.2</b>	<b>Zachowania zawodowe</b>		
2.2.1	Opisać potrzebę standardów zawodowych w ATS.	2	<i>Np. stosowanie się do zasad i przepisów, itp.</i>
2.2.2	Opisać wymagany podstawowy stosunek zawodowy dla sprostania wysokiemu poziomowi bezpieczeństwa.	2	<i>Np. punktualność, dyscyplina, stosowania się do zasad, stosunek do pracy zespołowej</i>
2.2.3	Rozpoznawać wpływ odpowiedzialności na działanie(a) informatorów AFIS.	1	<i>Odpowiedzialność jako kierunek właściwego działania</i>
2.2.4	Rozpoznawać różne obowiązki informatora AFIS.	1	<i>Odpowiedzialność prospective i retrospektywna, wina i obowiązek, rodzaje odpowiedzialności (moralna, socjalna, prawna, zadaniowa, odpowiedzialność związana z rolą, itp.)</i>
<b>2.3</b>	<b>Zdrowie i samopoczucie</b>		
2.3.1	Rozważyć wpływ zdrowia na działanie.	2	<i>Np. kondycja, dieta, narkotyki, alkohol</i>
<b>2.4</b>	<b>Podstawowe potrzeby ludzi w pracy</b>		

2.4.1	Wymienić podstawowe potrzeby ludzi w pracy.	1	<i>Np. równowaga pomiędzy: indywidualnymi możliwościami i obciążeniem pracą, czasem pracy i czasem odpoczynku. Właściwe warunki pracy, pozytywne środowisko pracy</i>
2.4.2	Scharakteryzować czynniki zadowolenia z pracy.	2	<i>Np. czynnik finansowy, osiągnięcia, uznanie, rozwój, wyzwanie</i>
<b>2.5</b>	<b>Stres</b>		
2.5.1	Zdefiniować stres.	1	<b>Definicja stresu</b> <i>Np. Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
2.5.2	Rozpoznawać symptomy i źródła stresu.	1	<b>Zmiany behawioralne, zmiany stylu życia, symptomy fizyczne, wydarzenia kryzysowe, główne przyczyny stresu</b> <i>Np. Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
2.5.3	Opisać etapy stresu.	2	<b>Krzywa działania stresu</b> <i>Np. Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
2.5.4	Opisać techniki zarządzania stresem.	2	<i>Np. techniki relaksacji, dieta i styl życia, ćwiczenia, Moduł w zakresie czynnika ludzkiego EATCHIP – stres</i>
<b>3</b>	<b>BŁĄD LUDZKI</b>		
<b>3.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
3.1.1	Rozpoznawać niebezpieczeństwa błędów w ATS.	1	
<b>3.2</b>	<b>Definicja błędu ludzkiego</b>		
3.2.1	Zdefiniować błąd ludzki.	1	
3.2.2	Opisać czynniki przyczyniające się do powstania błędów.	2	<i>Np. zmęczenie, brak umiejętności, niezrozumienie, brak informacji, roztargnienie, brak zadowolenia z pracy</i>
3.2.3	Monitorować efekt czynników przetwarzania informacji na podejmowanie decyzji.	3	<i>Np. obciążenie pracą, stres, relacje interpersonalne, roztargnienie, samopoczucie</i>

<b>3.3</b>	<b>Klasyfikacja błędu ludzkiego</b>		
3.3.1	Określić rodzaje błędów.	1	<i>Np. błędy, uchybienia, pomyłki</i>
3.3.2	Zdefiniować naruszenie zasad.	1	
3.3.3	Rozróżnić błędy i naruszenie zasad.	2	
<b>4</b>	<b>KOMUNIKACJA</b>		
<b>4.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
4.1.1	Zademonstrować znaczenie dobrej komunikacji w ATS.	2	
<b>4.2</b>	<b>Proces komunikacji</b>		
4.2.1	Zdefiniować komunikację.	1	
4.2.2	Zdefiniować proces komunikacji.	1	<i>Np. nadawca, osoba kodująca, nadajnik, sygnał, zakłócenie, odbiór, osoba dekodująca, odbiornik, omówienie</i>
<b>4.3</b>	<b>Środki komunikacji</b>		
4.3.1	Opisać czynniki wpływające na komunikację werbalną.	2	<i>Np. dobór słów, intonacja, tempo, ton, zniekształcenia, ładunek, hałas, przerywanie, znajomość języka (tj. akcent, dialekt, słownictwo)</i>
4.3.2	Opisać czynniki wpływające na komunikację niewerbalną.	2	<i>Np. dotyk, wybór, oczekiwania, hałas, przerywanie</i>
4.3.3	Stosować praktyki dobrej komunikacji.	3	<b>Mówienie i słuchanie</b>
<b>5</b>	<b>ŚRODOWISKO PRACY</b>		
<b>5.1</b>	<b>Wprowadzenie</b>		
5.1.1	Zdefiniować ergonomię.	1	
5.1.2	Mieć świadomość potrzeby dobrego zaprojektowania budynku/pomieszczenia w którym znajduje się stanowisko operacyjne.	0	<i>Np. oświetlenie, izolacja, przestrzeń, wyposażenie</i>
5.1.3	Wyjaśnić potrzebę dobrego zaprojektowania stanowiska pracy.	2	<i>Np. antropometria (usadowienie, projekt miejsca pracy)</i>

## Przedmiot nr 8: URZADZENIA I SYSTEMY

Cel ogólny:

Kandydaci:

- 1) wyjaśniają podstawowe zasady działania urządzeń stosowanych powszechnie w AFIS;
- 2) rozumieją w jaki sposób urządzenia pomagają informatorowi AFIS w zapewnianiu bezpiecznej i efektywnej ATS;
- 3) włączają wiedzę i zrozumienie podstawowych zasad pracy urządzeń i systemów; oraz
- 4) stosują procedury w przypadku obniżenia sprawności urządzeń i systemów w zapewnianiu ATS.

<b>1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
<b>1.1</b>	<b>Wyposażenie ATS</b>		
1.1.1	Scharakteryzować główne elementy urządzeń AFIS.	2	<i>Np. urządzenia łączności, rejestrator korespondencji</i>
<b>2</b>	<b>RADIO</b>		
<b>2.1</b>	<b>Teoria radia</b>		
2.1.1	Określić zasady działania radia.	1	
2.1.2	Rozpoznawać charakterystykę fal radiowych.	1	Propagacja, ograniczenia
2.1.3	Określić zastosowanie, charakterystykę i ograniczenia zakresów częstotliwości.	1	Zastosowania w ATS, nawigacja i łączność, użycie i zastosowanie w ruchomej służbie lotniczej, HF, VHF, UHF
<b>2.2</b>	<b>Łączność radiowa</b>		
2.2.1	Określić zastosowanie radia w ATS.	1	
2.2.2	Opisać zasady działania nadajnika i odbiornika.	2	
2.2.3	Wyjaśnić wpływ cienia antenowego na łączność RTF.	2	
2.2.4	Obsługiwać wyposażenie łączności dwukierunkowej.	3	Przełączniki nadajnik/odbiornik, procedury <i>Np. wybór częstotliwości, wyposażenie rezerwowe</i>
2.2.5	Identyfikować wskaźniki operacyjnego statusu wyposażenia radiowego.	3	<i>Np. oświetlenie wskaźników, wskaźniki stanu urządzenia, wskaźniki wyboru częstotliwości</i>

<b>2.3</b>	<b>Radionamiar</b>		
2.3.1	Określić zasady i zastosowanie VDF/UDF.	1	VDF/UDF, QDM, QDR, QTF
<b>3</b>	<b>INNE SYSTEMY I ŁĄCZNOŚĆ</b>		
<b>3.1</b>	<b>Łączność ATS</b>		
3.1.1	Opisać zastosowanie innej łączności głosowej w ATS.	2	<i>Np. telefon, interfon, intercom</i>
3.1.2	Obsługiwać łączność naziemną.	3	<i>Np. telefon, interfon, intercom</i>
<b>4</b>	<b>AUTOMATYZACJA W ATS</b>		
<b>4.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
4.1.1	Opisać zasady automatyzacji w łączności i łącza transmisji danych w ATS.	2	
<b>4.2</b>	<b>Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)</b>		
4.1.1	Opisać zasady działania AFTN.	2	
4.1.2	Dekodować depeche AFTN.	3	<i>Np. depeche NOTAM, SNOWTAM, BIRDTAM, itp.</i>
<b>4.3</b>	<b>Systemy stosowane do automatycznego rozpowszechniania danych</b>		
4.3.1	Określić zasady działania systemów rozgłaszania.	1	<i>Np. ATIS, VOLMET</i>
4.3.2	Wyjaśnić zastosowanie ATIS i VOLMET w ATS.	2	
<b>5</b>	<b>STANOWISKA PRACY</b>		
<b>5.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
5.1.1	Rozpoznawać wyposażenie na stanowisku pracy.	1	<i>Np. radio, telefon i inne urządzenia zapewniające łączność, odpowiednie mapy, zegar, monitory informacji, wskaźnik wiatru</i>
5.1.2	Monitorować integralność techniczną stanowiska pracy informatora AFIS.	3	<i>Procedury powiadamiania, odpowiedzialność</i>
5.1.3	Obsługiwać wyposażenie na stanowisku pracy informatora AFIS.	3	<i>Np. radio, telefon, mapy, zegar, monitory informacyjne</i>

5.1.4	Obsługiwać całe dostępne wyposażenie w sytuacjach nadzwyczajnych/awaryjnych/zagrożenia.	3	
5.1.5	Sprawdzić dostępność materiału informacyjnego.	3	
5.1.6	Uzyskiwać informacje z wyposażenia.	3	<i>Np. informacje ze wskaźnika kierunku wiatru</i>
<b>5.2</b>	<b>Ograniczenia i obniżenie sprawności urządzeń i systemów</b>		
5.2.1	Uwzględnić ograniczenia urządzeń i systemów.	2	
5.2.2	Działać w warunkach niesprawności technicznej stanowiska operacyjnego.	3	Procedury powiadamiania, odpowiedzialność
5.2.3	Identyfikować obniżenie sprawności wyposażenia łączności.	3	
5.2.4	Włączać procedury awaryjne w przypadku obniżenia sprawności wyposażenia łączności.	4	
5.2.5	Identyfikować moment kiedy awaria wyposażenia nawigacyjnego wpływa na możliwości operacyjne.	3	<i>Np. VOR, pomoce nawigacyjne</i>

## Przedmiot nr 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

Cel ogólny:

Kandydaci rozpoznają potrzebę bliskiej współpracy z innymi stronami biorącymi udział w operacjach ATS jak również aspekty ochrony środowiska.

<b>1</b>	<b>ZAPOZNANIE</b>		
<b>1.1</b>	<b>Zapoznanie</b>		
1.1.1	Rozpoznawać cywilne i wojskowe służby ATS.	1	<i>Np. TWR, APP, ACC, AIS, RCC, radary, jednostki obrony powietrznej</i>
1.1.2	Rozpoznawać wyposażenie portów lotniczych i lokalnych operatorów.	1	<i>Np. jednostki przeciwpożarowe, biuro linii lotniczych</i>
<b>2</b>	<b>UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ</b>		
<b>2.1</b>	<b>Lotnictwo cywilne</b>		

2.1.1	Nazwać wymogi dotyczące przestrzeni powietrznej dla cywilnych statków powietrznych.	1	<i>Np. loty handlowe, loty rekreacyjne, szybowce, balony</i>
<b>2.2</b>	<b>Lotnictwo wojskowe</b>		
2.2.1	Nazwać wymogi dotyczące przestrzeni powietrznej dla wojskowych statków powietrznych.	1	<i>Np. loty na małych wysokościach, tankowanie w powietrzu, loty próbne, specjalne operacje wojskowe</i>
<b>2.3</b>	<b>Oczekiwanie i wymagania pilotów</b>		
2.3.1	Mieć świadomość oczekiwań i wymagań pilotów.	0	
<b>3</b>	<b>RELACJE Z KLIENTAMI</b>		
<b>3.1</b>	<b>Relacje z klientami</b>		
3.1.1	Określić rolę AFIS jako instytucji zapewniającej służby.	1	
3.1.2	Rozpoznawać środki, poprzez które finansowana jest AFIS.	1	
<b>4</b>	<b>OCHRONA ŚRODOWISKA</b>		
<b>4.1</b>	<b>Ochrona środowiska</b>		
4.1.2	Rozpoznawać znaczenie ochrony środowiska.	1	Powietrze, woda, hałas

## Przedmiot nr 10: SYTUACJE SZCZEGÓLNE/AWARYJNE/ZAGROŻENIA

Cel ogólny:

Kandydaci rozwijają umiejętności zawodowe w celu zapewniania AFIS w sytuacjach nadzwyczajnych, awaryjnych i zagrożenia.

<b>1</b>	<b>SYTUACJE SZCZEGÓLNE/AWARYJNE/ZAGROŻENIA</b>		
<b>1.1</b>	<b>Informacje ogólne</b>		
1.1.1	Wymienić powszechne sytuacje szczególne/awaryjne/zagrożenia.	1	<i>Np. loty ambulatoryjne, awaria płatowca, nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową</i>
1.1.2	Uwzględnić procedury dla danych sytuacji nadzwyczajnych/awaryjnych/zagrożenia.	2	

1.1.3	Uwzględnić fakt, że brak jest procedur dla wszystkich sytuacji nadzwyczajnych /awaryjnych/zagrożenia.	2	<i>Np. realne przykłady</i>
1.1.4	Rozważyć jak rozwój sytuacji może wpłynąć na bezpieczeństwo.	2	<i>Np. informacja, koordynacja</i>
<b>2.2</b>	<b>Unikanie przeciążenia psychicznego</b>		
2.2.1	Opisać działania mające na celu zachowanie kontroli nad sytuacją.	2	
2.2.2	Organizować priorytety działań.	4	
2.2.3	Zapewnić odpowiedni obieg informacji.	4	<i>Np. pomiędzy wykonawcą i planistą, pomiędzy sektorami FIS, pomiędzy personelem naziemnym</i>
2.2.4	Rozważyć prośbę o pomoc.	2	
<b>2.3</b>	<b>Współpraca powietrze/ziemia</b>		
2.3.1	Gromadzić odpowiednie informacje mające związek z sytuacją.	3	
2.3.2	Asystować pilotowi.	4	<i>Przeciążenie pracą pilota Np. informacje, wsparcie, czynnik ludzki</i>
<b>2.4</b>	<b>Procedury w sytuacjach nadzwyczajnych/awaryjnych/zagrożenia</b>		
2.4.1	Stosować procedury dla danych sytuacji nadzwyczajnych/awaryjnych/zagrożenia.	3	<i>Nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową</i>
2.4.2	Opisać procedury do stosowania przez pilota w przypadku całkowitej lub częściowej awarii radia.	2	<i>Doc 7030 ICAO</i>
2.4.3	Stosować procedury do wykorzystania przez pilota w przypadku całkowitej lub częściowej awarii radia.	3	<i>Np. wydłużony czas utraty łączności</i>
2.4.4	Stosować procedury związane z bezprawną ingerencją lub podejrzeniem bomby na pokładzie.	3	

## Przedmiot nr 11: LOTNISKA

Cel ogólny:

Kandydaci rozpoznają i rozumieją zaprojektowanie i układ lotniska.

### 1 INFORMACJE OGÓLNE



<b>1.1</b>	<b>Definicje</b>		
1.1.1	Opisać ogólny układ lotniska z pojedynczą drogą startową i wielokrotnymi drogami startowymi.	2	Załącznik 14 ICAO <i>Np. AIP</i>
1.1.2	Zdefiniować dane lotniska.	1	Załącznik 14 ICAO <i>Np. wzniesienie lotniska, punkt odniesienia, płyta, pole ruchu naziemnego, pole manewrowe, punkt krytyczny</i>
<b>1.2</b>	<b>Koordinacja</b>		
1.2.1	Identyfikować informacje, które muszą być przekazywane pomiędzy służbami ruchu lotniczego i zarządzającym lotniskiem.	3	Warunki lotniska, kategoria przeciwpożarowa/ratownicza, stan wyposażenia naziemnego i pomocy nawigacyjnych, AIRAC, Załącznik 14 ICAO
<b>2.1</b>	<b>Pole ruchu naziemnego</b>		
2.1.1	Opisać pole ruchu naziemnego.	2	Załącznik 14 ICAO
2.1.2	Opisać oznakowanie przeszkód oraz obszary nieużywane lub wyłączone z użytku.	2	Chorągiewki, znaki na nawierzchni, oświetlenie
2.1.3	Identyfikować informacje o warunkach panujących na polu ruchu naziemnego, które muszą być przekazane do statku powietrznego.	3	Kluczowe informacje na temat warunków panujących na lotnisku
<b>2.2</b>	<b>Pole manewrowe</b>		
2.2.1	Opisać pole manewrowe.	2	Załącznik 14 ICAO
2.2.2	Opisać drogę kołowania.	2	
2.2.3	Opisać dzienne oznakowanie dróg kołowania.	2	
2.2.4	Opisać oświetlenie dróg kołowania.	2	
<b>2.3</b>	<b>Drogi startowe</b>		
2.3.1	Opisać drogę startową.	2	Droga startowa, powierzchnia drogi startowej, pas drogi startowej, końcowe strefy bezpieczeństwa dróg startowych, zabezpieczenie

			wydłużonego startu, zabezpieczenie przerwane go startu
2.3.2	Opisać drogę startową nie-przyrządową.	2	Załącznik 14 ICAO
2.3.3	Wyjaśnić zadeklarowane odległości.	2	TORA, TODA, ASDA, LDA
2.3.4	Wyjaśnić różnicę pomiędzy ACN i PCN.	2	Nosność nawierzchni
2.3.5	Opisaćienne oznakowanie dróg startowych.	2	<i>Np. oznaczenie drogi startowej, linia centralna, próg, punkt celowania, stała odległość, strefa przyziemienia, poboczne, barwa</i>
2.3.6	Opisać oświetlenie dróg startowych.	2	<i>Np. barwa, linia centralna, intensywność, krawędź, strefa przyziemienia, próg, poprzeczka świetlna</i>
2.3.7	Wyjaśnić zadania wzrokowych pomocy lądowania.	2	<i>Np. AVASI, VASI, PAPI</i>
2.3.8	Opisać systemy oświetlenia podejścia.	2	Linia centralna, poprzeczki, światła stroboskopowe, barwy, intensywność i jasność oświetlenia
2.3.9	Scharakteryzować wpływ wody/ lodu znajdującego się na drodze startowej.	2	
2.3.10	Wyjaśnić operację hamowania.	2	Współczynnik hamowania
2.3.11	Wyjaśnić wpływ widoczności wzdłuż drogi startowej na operacje lotniskowe.	2	
<b>2.4</b>	<b>Przeszkody</b>		
2.4.1	Wyjaśnić konieczność ustanowienia i utrzymania wokół lotniska przestrzeni powietrznej wolnej od przeszkód	2	
<b>2.5</b>	<b>Inne wyposażenie</b>		
2.5.1	Wyjaśnić lokalizacje różnego naziemnego wyposażenia lotniskowego.	2	<i>Np. LLZ, GLD, VDF, łączność radiowa lub anteny radarów, poprzeczki zatrzymania, AVASI, VASI, PAPI</i>

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie licencjonowania personelu służb ruchu lotniczego stanowi wypełnienie delegacji ustawowej z art. 104 ust. 1a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

### 1. Cel projektowanej regulacji

Celem projektowanej regulacji jest wprowadzenie do krajowego porządku prawnego:

- 1) regulacji nie objętych rozporządzeniem Komisji (UE) nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiającym szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L Nr 206 z 11.08.2011, str. 21), bez których funkcjonowanie procesów szkolenia i utrzymywania kompetencji personelu służb kontroli ruchu lotniczego byłoby bardzo utrudnione, lub wręcz niemożliwe;
- 2) wymogów dotyczących procesu kwalifikowania informatorów służby informacji powietrznej oraz informatorów lotniskowej służby informacji powietrznej, jak również wdrożenie zobowiązań Polski, jako kraju członkowskiego EUROCONTROL, odnośnie realizacji Europejskiego planu działania na rzecz ograniczenia ryzyka naruszenia przestrzeni powietrznej (*European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction*), który to *Plan* został włączony, pod oznaczeniem SAF10, do *European Single Sky ImPlementation* (ESSIP) na lata 2010-2014;
- 3) przepisów harmonizujących procesy szkolenia i utrzymania kompetencji informatorów lotniskowej służby informacji powietrznej wynikających z rekomendacji EUROCONTROL zawartych w *EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service* oraz Okólniku 211-AN/128 ICAO Lotniskowa służba informacji powietrznej (AFIS) (*Circular 211-AN/128 Aerodrome Flight Information Service*).

### 2. Proponowane zmiany

Do dnia 18 września 2011 r., tj. dnia wejścia w życie przepisów znowelizowanej ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zakres regulacji niniejszego rozporządzenia ujęty był w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. z 2003 r. Nr 165, poz. 1603, z późn. zm.).

W celu uniknięcia podwójnej regulacji dotyczących praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego, w niniejszym rozporządzeniu zastosowano odwołania do konkretnych przepisów rozporządzenia Komisji (UE) Nr 805/2011.

Ze względu na dokonany w ustawie – Prawo lotnicze podział na informatorów służby informacji powietrznej (informatorów FIS) oraz informatorów lotniskowej służby informacji powietrznej (informatorów AFIS) oraz na krajowy charakter przepisów ich kwalifikowania, zaistniała potrzeba zróżnicowania i precyzyjnego określenia procesu kwalifikowania obydwu tych specjalności. Podstawą do opracowania tych przepisów był cały szereg wymogów i rekomendacji zawartych między innymi w dokumentach, o których mowa w *Celu projektowanej regulacji*.

Mając powyższe na uwadze, niniejsze rozporządzenie zawiera, w stosunku do dotychczas obowiązujących przepisów, następujące zmiany:

**W rozdziale 2 – Szczegółowe warunki i sposób wydawania, wymiany, cofania, ograniczania, zawieszania i przywracania licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień:**

1. W § 8 ust. 3 i 4 na podstawie dotychczasowych doświadczeń, wprowadzono zapis normujący zasady postępowania podczas wydania licencji lub świadectwa w wyniku ich zniszczenia lub zagubienia, czyli w warunkach, gdy nie jest możliwe potwierdzenie aktualnych wpisów bezpośrednio z tych dokumentów. Przepis ten rozwiązuje problem związany z koniecznością aktualizacji dotychczas wydawanego duplikatu o wpisy uprawnień uzyskanych lub przedłużonych po dniu wydania zagubionego lub zniszczonego oryginału.
2. W § 8 ust. 5, w celu eliminacji zagrożenia pozostawiania w obiegu więcej niż jednego dokumentu o tych samych oznaczeniach wprowadzono obowiązek zwrotu licencji lub świadectwa przy ich wymianie. Dotychczas brak było takiego uregulowania prawnego.
3. W § 9 określono zakresy ograniczeń i zakresy czynności możliwych do wykonywania, w przypadkach zawieszenia przez Prezesa Urzędu uprawnień, uprawnień uzupełniających, uprawnień uzupełniających w jednostce, OJTI, OSTI lub uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka. Przepis ten, przy zachowaniu wysokiego poziomu bezpieczeństwa, pozwala na określenie kompetencji, z jakich w określonych okolicznościach, może korzystać członek personelu ATS. Stosowanie tego przepisu przyczyni się szybszego odzyskiwania kompetencji. Dotychczas brak było takiego uregulowania prawnego.

**W rozdziale 3 – Szczegółowe warunki i sposób uznawania, zawieszania uznania, cofania uznania i przywracania uznania obcych licencji i świadectw kwalifikacji oraz wynikających z nich uprawnień, wydanych przez właściwy organ obcego państwa:**

4. W § 19, w konsekwencji wprowadzenia wymogu biegłości językowej w zakresie języka polskiego, wprowadzono obowiązek wykazania się przez posiadacza obcej licencji, biegłością językową w zakresie języka polskiego przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym, zgodnie ze skalą klasyfikacji podaną w Dodatku A do Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zarówno w zakresie frazeologii, jak i języka potocznego oraz obowiązek odbycia przez niego szkolenia lotniczego w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie niezbędnym do przyznania uprawnienia uzupełniającego w jednostce. Obowiązek odbycia szkolenia lotniczego w Rzeczypospolitej Polskiej, w zakresie niezbędnym do przyznania uprawnienia uzupełniającego w jednostce jest warunkiem uzyskania odpowiedniego wpisu do licencji.
5. W § 20 określono okres uznania obcej licencji. Mając na uwadze fakt, że wpis, o którym mowa w pkt. 4 może być dokonany przez Prezesa Urzędu jedynie w wydawanej przez ULC licencji lub świadectwie kwalifikacji, okres ten określono wariantowo, przy czym novum w tej regulacji jest

okres odbycia przez ubiegającego się o uznanie obcej licencji, szkolenia do uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce, określony w planie szkolenia w jednostce.

6. W § 21 wprowadzono obowiązek wymiany obcej licencji członka personelu ATS na wydawaną w Polsce licencję lub świadectwo kwalifikacji członka personelu ATS. Zamiarem takiej regulacji było umożliwienie wpisu uprawnienia uzupełniającego w jednostce ze względów opisanych w pkt. 5.

#### **W rozdziale 4 – Szczegółowe warunki i sposób sprawdzania kwalifikacji lotniczych:**

7. W § 25 ust. 2 określono, że przedłużeniu terminu ważności podlega uprawnienie uzupełniające w jednostce, a nie jak dotychczas samo uprawnienie. Taki zapis sankcjonuje stosowaną dotychczas praktykę polegającą na sprawdzaniu wiedzy i umiejętności na stanowisku operacyjnym ATS, a więc tak naprawdę, tego co dotyczy konkretnego lotniska, sektora (stanowiska pracy). Regulacja ta harmonizuje polskie przepisy z przepisami stosowanymi w UE.
8. W § 25 ujednotaczono okresy przedłużenia oraz wznowienia ważności uprawnień. Długość przedmiotowego okresu ustalono na 3 miesiące. Dotychczasowe okresy przedłużenia oraz wznowienia ważności uprawnień uzależnione były od terminów ważności samych uprawnień. Prowadziło to do wielu nieporozumień (egzaminów po terminie ważności uprawnień) i skutkowało koniecznością przywracania uprawnień. Zmienione podejście do procesu utrzymania kompetencji polegające na przedłużeniu uprawnienia uzupełniającego w jednostce zamiast przedłużenia samego uprawnienia, pozwoliło na określenie jednego okresu (3 miesiące) dla przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce. Dodatkowo okresem 3-miesięcznym objęto przedłużenie uzupełniających uprawnień instruktorskich (OJTI i OSTI), co zapewnia przejrzyste stosowanie tego terminu w całym procesie utrzymania kompetencji personelu ATS.
9. W § 25 ust. 4 określono, że w przypadku wznowiania ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce po terminie 3 miesięcy od dnia wygaśnięcia jego ważności, wznowienie jego ważności przeprowadza się po spełnieniu wymogów procedury utrzymania kompetencji po długiej przerwie w świadczeniu służby. Wprowadzenie wymogu posiadania takiej procedury sankcjonuje, stosowane i wypróbowane w praktyce przez część organów ATS, działania mające na celu zapobieganie przypadkom, kiedy nie w pełni świadoma zaistniałych zmian osoba, po długiej przerwie w zapewnianiu służby (choroba, ciąża, itp.) przystępuje do pełnienia obowiązków na stanowisku operacyjnym. W w/w przypadkach, sprawdzenie wiedzy i umiejętności, w zakresie uzależnionym od długości przerwy oraz zakresu i charakteru zaistniałych zmian, oraz uzupełnienie ewentualnych braków jest podstawą zachowania bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

Ustawodawca nie precyzuje szczegółów procedury utrzymania kompetencji po długiej przerwie w świadczeniu służby, gdyż wiązałyby one wszystkie organy ATS w jednakowym stopniu, bez względu na rodzaj zapewnianej służby oraz wielkość i charakter obsługiwanego ruchu, co nie

wydaje się być właściwe. Należy podkreślić, że kompetencje członka personelu ATS mogą być przywrócone w macierzystym organie ATS, bez konieczności angażowania certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego. Z przepisów projektu rozporządzenia wynika, że przedmiotowa procedura powinna obejmować okres przerwy w zapewnianiu służby od 3 miesięcy do 12 miesięcy. Po 12-to miesięcznej przerwie będzie konieczne ukończenie planu szkoleń w jednostce i egzamin praktyczny przed egzaminatorem państwowym.

10. W § 25 ust. 7 pkt 1 wprowadzono obowiązek informacji przełożonego przez członka personelu ATS o negatywnych wynikach sprawdzenia wiadomości, umiejętności lub biegłości językowej. Zapis ten ma zapobiec przypadkom pracy na stanowiskach operacyjnych przez personel nie posiadający ważnych uprawnień.
11. W § 25 ust. 8 rozciągnięto stosowanie przepisów § 25 ust. 7 na członków personelu ATS, którzy w obowiązujących terminach nie przystąpili do egzaminów na przedłużenie ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka lub nie wznowili ważności właściwych uprawnień. W tym zakresie zawieszenie przez Prezesa Urzędu ważności uprawnienia przez dokonanie odpowiedniego wpisu do licencji jest wypełnieniem obowiązku władzy lotniczej wynikającej z art. 39 lit. b Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz pkt 5.1.1.2 Załącznika I ICAO – Licencjonowanie personelu.

#### **W rozdziale 5 – Szczegółowe warunki i sposób prowadzenia rejestru personelu lotniczego:**

12. W § 26 ust. 3 pkt 4 do dotychczasowego zestawu dokumentów gromadzonych w teczce osobowej członka personelu lotniczego dołączono dokumenty zawierające informacje dotyczące wypadków i incydentów lotniczych z udziałem członka personelu lotniczego.
13. W § 27 dotychczasowy wymóg dot. odrębnie prowadzonego działu członków personelu lotniczego, którym wydano świadectwa uznania obcych licencji lub równoważnych im dokumentów wydanych przez właściwy organ obcego państwa poszerzono o osoby niebędące członkami personelu lotniczego w myśl art. 94 ust 2 ustawy, którym również wydano świadectwa uznania obcych licencji lub równoważnych im dokumentów wydanych przez właściwy organ obcego państwa oraz nałożono na rejestr obowiązek uzupełniania dat ważności wydanych świadectw uznania obcych licencji. Tak sformułowana regulacja przesądza o miejscu i zakresie przechowywanych dokumentów osób niebędących członkami personelu lotniczego w myśl art. 94 ust 2 ustawy. Kwestia ta dotychczas nie była uregulowana.

#### **W rozdziale 6 – Warunki i sposób prowadzenia szkolenia lotniczego oraz uzyskiwania kwalifikacji lotniczych:**

14. § 30 ust. 3 odsyła do załącznika nr 5, w którym sprecyzowano wymagania, jakie musi spełniać ośrodek w celu zapewnienia właściwych warunków i sposobu prowadzenia szkolenia lotniczego do uzyskania licencji, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych. Dotychczasowe regulacje w tym zakresie, znajdujące się w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego* w sposób zbyt ogólny odnoszą się do przedmiotowych wymagań, co powoduje, że ośrodki szkolenia lotniczego, chcąc spełnić wymagania w zakresie szkolenia, nie są w stanie przygotować dokumentów regulaminowych na wymaganym poziomie merytorycznym. Dlatego też wymogi określone w § 11 ust. 1 pkt 1 lit. a, d, e, pkt 2, 3 i 4 w/w rozporządzenia zostały doprecyzowane w załączniku nr 5 i 6 do projektu rozporządzenia.
- Ponad to, po wejściu w życie *rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej zmienionego rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 691/2010 z dnia 29 lipca 2010 r. ustanawiającym system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych oraz zmieniające rozporządzenie (WE) nr 2096/2005 ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, a następnie rozporządzenia wykonawczego Komisji (WE) Nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010* należało również dostosować system i zakres szkolenia personelu ATS do wymogów stawianych zapewnianym przez ten personel służbom ruchu lotniczego. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
15. W § 31 ustanowiono możliwość prowadzenia szkolenia w jednostce dla informatorów AFIS w certyfikowanym organie AFIS, a nie jak dotychczas w ośrodku szkolenia lotniczego. W takiej sytuacji, funkcję szkolącego oraz przygotowującego plan szkolenia w jednostce pełniłby informator AFIS posiadający ważne OJTI w organie AFIS, w którym szkolenie to miałyby być prowadzone. Byłby on również odpowiedzialny za prowadzenie szczegółowej dokumentacji kandydata, spełnienie wszystkich wymagań szkolenia oraz za wystawienia zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w jednostce.
- Ze względu na konieczność udokumentowania spełnienia wszystkich wymagań szkolenia określonych w niniejszym projekcie rozporządzenia, organ AFIS został zobowiązany do realizacji przedsięwzięć określonych w § 31. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
16. W § 33 zharmonizowano etapy szkolenia kandydatów na członków personelu ATS oraz członków personelu ATS ze schematem stosowanym w szkoleniu służb ruchu lotniczego w UE. Ma to szczególne znaczenie podczas uznawania obcych licencji wydanych przez właściwy organ obcego państwa, jak również licencji i świadectw kwalifikacji wydanych w Polsce przez właściwe organy za granicą.
17. W § 34 ust. 1 pkt 4 zmieniono kryterium, będące podstawą do ograniczenia wymogu znajomości języków przez informatorów AFIS wyłącznie do języka polskiego. Dotychczasowa regulacja uzależniała prowadzenie korespondencji wyłącznie w języku polskim od tego, czy AFIS jest

zapewniany na lotniskach niekontrolowanych, na których nie jest dopuszczony ruch międzynarodowy. Obecnie, w świetle wiążącego Polskę Układu z Schengen, który zniósł kontrolę osób przekraczających granice między państwami członkowskimi Układu, praktycznie wszystkie lotniska mogą obsługiwać loty z definicji międzynarodowe, co w praktyce nakłada wymóg znajomości języka angielskiego na wszystkich informatorów AFIS. Niniejsze rozporządzenie nie powinno narzucać decyzji leżących po stronie instytucji zapewniających AFIS na lotniskach niekontrolowanych odnośnie języków korespondencji. Dlatego też, instytucja ta, zobligowana oddzielnymi przepisami, o stosowanych językach korespondencji zadecyduje we własnym zakresie, a swoją decyzję opublikuje z Zbiorze Informacji Lotniczych – AIP Polska. W zależności od przedmiotowej decyzji instytucji, informator AFIS posiadając w swoim świadectwie kwalifikacji uprawnienie uzupełniające w zakresie języka w odniesieniu wyłącznie do języka polskiego, będzie mógł mieć wpisane, lub spotka się z odmową wpisania uprawnienia uzupełniającego w konkretnej jednostce (o czym stanowi § 104 ust. 1 pkt 3 projektu rozporządzenia). Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.

18. W § 36 i 40 ustanowiono konieczność stosowanie odpowiednich do rodzaju szkolenia zaświadczeń, których wzory zamieszczono w załącznikach nr 7, 8, 9 i 10. Określono również, że zaświadczenia o ukończeniu szkoleń odbytych w ramach szkolenia wstępnego zachowują swoją ważność przez 12 miesięcy od daty zakończenia szkolenia, na okoliczność którego zostały wydane. Określenie terminu ważności zaświadczeń ma na celu wyeliminowanie przypadków, w których osoba po kilku latach od zakończenia szkolenia wstępnego (praktycznie po utracie kompetencji) stara się o uzyskanie licencji lub świadectwa kwalifikacji.
19. W § 38 ust. 2 zamieszczono wymogi, jakie powinien spełniać plan szkolenia w jednostce. Wymogi te sprecyzowano w taki sposób, by odpowiadały charakterowi szkolenia na wszystkich stanowiskach operacyjnych wszystkich rodzajów ATS, pozwalały na osiągnięcie celów szkolenia i zapewniały transparentność procesu szkolenia (obiektywizm oceny postępów szkolenia).
20. W § 39 w toku konsultacji społecznych ustalono, że maksymalny dobowy czas szkolenia kandydata na członka personelu ATS na stanowisku operacyjnym nie może przekraczać 75 % dobowego czasu pracy i nie obejmuje on czasu na instruktazę przed i po sesji szkoleniowej. Początkowa propozycja określała maksymalny dobowy czas szkolenia na 4 godziny. Ostateczne ustalenie wartości procentowej, ustali realny dobowy czas szkolenia na poziomie 5 godzin. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
21. W § 43 ust. 2 wprowadzono, minimalne wymogi szkoleniowe do szkolenia kandydatów w zakresie uprawnień instruktorskich (OJTI, OSTI), które zamieszczono w załączniku nr 12 do rozporządzenia. Początkowa wersja projektu rozporządzenia zawierała jedynie zakresy wiedzy i umiejętności podczas egzaminu państwowego, jakimi powinni się wykazać członkowie personelu ATS ubiegający się o te uprawnienia, jednakże w procesie konsultacji społecznych



zgłoszono potrzebę opracowania przedmiotowego minimum programowego. W celu zapewnienia właściwego wykorzystania minimum programowego do opracowania programów szkolenia dla kandydatów na OJTI lub OSTI, w ULC przekazano do tłumaczenia stosowne publikacje EUROCONTROL, które po weryfikacji, zostaną opublikowane wytycznymi Prezesa Urzędu do prowadzenia szkolenia rozszerzającego dla personelu ATS.

Mając na względzie fakt, że część teoretyczna szkolenia będzie identyczna dla wszystkich specjalności ATS, w § 43 ust. 5 ustanowiono możliwość uznania części teoretycznej szkolenia i części teoretycznej egzaminu państwowego dla tych kandydatów, którzy ubiegają się o OJTI lub OSTI w innej specjalności ATS. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.

**W rozdziale 7 – Szczegółowe warunki wykonywania uprawnień wynikających z licencji i świadectw kwalifikacji:**

22. W § 46 określono, że członek personelu ATS podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go licencja lub świadectwo kwalifikacji, jest obowiązany posiadać ten dokument w miejscu pracy wraz z orzeczeniem lotniczo-lekarskim oraz dokumentem tożsamości ze zdjęciem. Poprzednia wersja przepisu mówiła o posiadaniu dokumentu „przy sobie”. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.

**W rozdziale 8 – Szczegółowe warunki wydawania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy i umiejętności:**

23. W § 50 uzupełniono wymagania określone w art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011 odnośnie wydania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego o wymogi wynikające z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 150 ust. 4 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (świadectwo operatora urządzeń radiowych), upoważnienia z art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011 (możliwość nałożenia wymagań w odniesieniu do języka miejscowego) oraz doprecyzowania rodzaju egzaminu, o którym mowa w art. 8 ust. 2 lit. c rozporządzenia nr 805/2011.

**W rozdziale 9 – Szczegółowe warunki wydawania licencji kontrolera ruchu lotniczego, uprawnienia przyznawane i wpisywane do licencji kontrolera ruchu lotniczego oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na kontrolera ruchu lotniczego, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki:**

24. W § 56, analogicznie do § 50 uzupełniono wymagania określone w art. 9 ust. 3 rozporządzenia nr 805/2011 odnośnie wydania licencji kontrolera ruchu lotniczego o wymogi wynikające z rozporządzenia wydanego na podstawie art. 150 ust. 4 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (świadectwo operatora urządzeń radiowych), upoważnienia z art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011 (możliwość nałożenia wymagań w odniesieniu do języka

miejscowego) oraz doprecyzowania rodzaju i zakresu egzaminu, o którym mowa w art. 9 ust. 3 lit. c rozporządzenia nr 805/2011.

25. W § 60 ustalono, że licencję kontrolera ruchu lotniczego wydaje się bezterminowo. Ustanowiony poprzednio pięcioletni okres ważności tych dokumentów nie znalazł uzasadnienia w rzeczywistości, ponieważ są one częściej wymieniane w innych, opisanych w rozporządzeniu, okolicznościach.
26. W § 62 ust. 2 wydłużono okres ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce z 2 do 3 lat. W ust. 3 wydłużono okres z 2 do 3 lat pomiędzy obowiązkowymi szkoleniami uzupełniającymi. W obydwu przypadkach, wydłużenie terminów mieści się w zakresie przewidzianym przez rozporządzenia nr 805/2011. Proponowana regulacja pozwoli na obniżenie kosztów związanych z utrzymaniem kompetencji kontrolerów ruchu lotniczego przy zachowaniu wymaganych warunków bezpieczeństwa. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
27. W § 65 w uzupełnieniu art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011, określono dodatkowe warunki, jakie powinien spełniać kontroler ruchu lotniczego do wydania OJTI. W tym zakresie, korzystając z uprawnienia w art. 14 ust. 2 lit. b rozporządzenia nr 805/2011, pozostawiono instytucji zapewniającej ATC określenie dłuższych okresów posiadania licencji w odniesieniu do uprawnień i uprawnień uzupełniających. Pozostałe warunki wynikają z upoważnienia z art. 13 ust. 2 rozporządzenia nr 805/2011 (możliwość nałożenia wymagań w odniesieniu do języka miejscowego), doprecyzowania rodzaju i zakresu egzaminu, o którym mowa w art. 14 ust. 2 lit. c rozporządzenia nr 805/2011 oraz wprowadzenia minimum programowego do szkolenia na OJTI. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
28. W § 66 ust. 2 uwarunkowano możliwość przedłużenia ważności OJTI koniecznością odbycia raz na 5 lat szkolenia odświeżającego dla OJTI. W ust. 3 doprecyzowano warunki pierwszego przedłużenia terminu ważności OJTI. Odbywanie szkolenia odświeżającego jest niezbędne w celu przypomnienia i nabycia nowej wiedzy i umiejętności w zakresie technik szkolenia oraz ujednolicenia standardów oceny prowadzonych szkoleń. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
29. W § 67 ustanowiono wymogi związane z uzyskaniem i utrzymaniem OSTI. Na wniosek konsultantów społecznych ustalono zmienione okresy posiadania licencji oraz praktyki. W wyniku opracowania minimum programowego do szkolenia OJTI i OSTI określono zakres wiedzy i umiejętności, jakim kandydat powinien wykazać się podczas egzaminu państwowego. Analogicznie do OJTI, doprecyzowano warunki pierwszego przedłużenia terminu ważności OSTI. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
30. W § 68 – 70 określono warunki uzyskania dodatkowych uprawnień wpisywanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego. Proponowana regulacja ma na celu określenie konkretnych wymagań, jakie musi spełnić kandydat, by uzyskać takie uprawnienie. Dotychczasowa praktyka

wskazuje, że zarówno kontrolerzy ruchu lotniczego, jak i ośrodki szkolenia lotniczego mają duże problemy z interpretacją obecnie obowiązujących przepisów, co najlepiej widać po ilości i zakresie braków formalnych we wnioskach o wpisanie dodatkowych uprawnień składanych do Urzędu. Jasne określenie przedmiotowych wymogów przyczyni się do skrócenia terminów rozpatrywania wniosków, zmniejszy przepływ niezbędnej korespondencji i skróci czas uzyskiwania nowych uprawnień przez kontrolerów ruchu lotniczego.

31. W § 71 uregulowano kwestię właściwości dokumentu upoważniającego do odbywania praktyki na stanowisku operacyjnym w jednostce w celu uzyskania dodatkowych uprawnień. Dotychczas kwestia ta nie była regulowana. O ile licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego upoważnia do szkolenia na stanowisku operacyjnym do pierwszego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, to formalnie nie określono, jaki dokument upoważnia kontrolera ruchu lotniczego do odbycia szkolenia na stanowisku operacyjnym do nowego uprawnienia.

**W rozdziale 10 – Szczegółowe warunki wydawania świadectwa FIS, uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa FIS oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na informatora FIS, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki:**

32. W § 72 pkt 5 określono zakres wymagań do wydania świadectwa FIS. Z zakresu wymagań wynika, że świadectwo FIS jest wydawane kandydatowi przed odbyciem, a nie jak dotychczas po odbyciu szkolenia w jednostce. Zatem, takie świadectwo upoważnia jedynie do zapewniania FIS pod nadzorem OJTI, co zapisano w § 81 ust. 1. Przepis powstał w toku konsultacji społecznych.
33. W § 73 wprowadzono minimalne wymogi do szkolenia kandydatów do świadectwa FIS, które zamieszczono w załączniku nr 13 do rozporządzenia. Forma minimów programowych została ujednoczona z formą *Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego wprowadzoną do stosowania na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego* (Dz. U. Nr 32, poz. 173). Ujednoczenie formy minimów programowych ma na celu szybką i precyzyjną identyfikację zakresów szkolenia dla kontrolerów ruchu lotniczego ubiegających się o świadectwo FIS i odwrotnie. Pozwoli to również na bezproblemowe przygotowanie indywidualnych toków szkolenia. Przepis i zakres programowy zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
34. W § 74 określono nowe, w stosunku do obecnie obowiązujących, zakresy wiedzy i umiejętności, jakimi muszą się wykazać kandydaci do świadectwa FIS. Dotychczasowe zakresy uległy zmianie w konsekwencji wprowadzenia minimów programowych do szkolenia informatorów FIS.
35. W § 76 ustalono, że świadectwa FIS wydaje się bezterminowo, lecz wprowadzono warunek rozpoczęcia szkolenia na stanowisku operacyjnym w terminie do 3 miesięcy od daty wydania

świadczenia. Regulacja ma na celu niedopuszczenie do sytuacji, w której pozbawiony kompetencji wieloletnią przerwą w szkoleniu informator FIS podejmuje praktykę na stanowisku operacyjnym. Ustanowiono również, w jaki sposób przywrócić utracone kompetencje. Przepis powstał w toku konsultacji społecznych.

36. W § 78 określono zakres wiedzy i umiejętności, jakimi informator FIS musi się wykazać podczas części praktycznej egzaminu państwowego na uzyskanie uprawnienia uzupełniającego w jednostce. Zmieniony w stosunku do dotychczasowego zakres wiedzy i umiejętności opracowano w oparciu o wymagania wynikające ze znowelizowanych aktów prawnych oraz stosowanych praktyk. Zakres ten był szeroko konsultowany ze środowiskiem i po uwzględnieniu uwag został włączony do projektu rozporządzenia. Przepis i zakres wiedzy i umiejętności zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
37. W § 79 zawarto minimalne normy czasowe szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym informatora FIS, które określono na 100 godzin. Pierwotna norma czasowa, po analizie przeprowadzonej przez środowisko lotnicze, w toku konsultacji społecznych, została obniżona do obecnego poziomu. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
38. W § 82-84 wprowadzono systematykę w nazewnictwie określając miejsce zapewniania służby „uprawnieniem uzupełniającym w jednostce”. Określono również sposób zapisu tego uprawnienia w świadectwie FIS, okres jego ważności oraz warunki utrzymania jego ważności. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
39. W § 85, w wyniku odejścia od dotychczasowego przedłużania ważności uprawnień (FIS, RIS) na rzecz przedłużania uprawnienia uzupełniającego w jednostce, powstała konieczność określenia przerwy czasowej w korzystaniu z uprawnienia informatora FIS, po której należy poddać się ocenie co do spełnienia warunków uprawnienia oraz sposobu przywrócenia utraconych kompetencji. Przedmiotową przerwę czasową określono na „okres kolejnych czterech lat”.
40. W § 86 ust. 1 określono konieczność wykazania się biegłością językową w zakresie języka przynajmniej na poziomie 4 operacyjnym. Jednocześnie w § 122 ust. 2 (przepisy przejściowe i dostosowujące) ustalono 7-mio letni okres przejściowy na wdrożenie tego przepisu. Wymóg posługiwania się językiem miejscowym (polskim) lub angielskim w korespondencji lotniczej wynika z Załącznika 10 ICAO tom II i w świetle obowiązującego Układu z Schengen, konieczność posługiwania się obydwoma wspomnianymi językami przez cały informatorów FIS jest bezsporna. Ponadto, niski poziom znajomości języka angielskiego wśród informatorów FIS i AFIS został zidentyfikowany jako poważne źródło zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym i znalazł odzwierciedlenie w Europejskim planie działania na rzecz ograniczenia ryzyka naruszania przestrzeni powietrznej (*European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction*) oraz w *EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service*.  
W świetle powyższego ustanowiono okres przejściowy 7 lat pozwalający informatorom FIS i AFIS na osiągnięcie właściwego poziomu biegłości językowej zobowiązując jednocześnie

Prezesa Urzędu do umożliwienia informatorom FIS i AFIS wykazania się biegłością językową w zakresie języka polskiego i angielskiego. Oznacza to konieczność przygotowania nie tylko dedykowanego informatorom FIS i AFIS testu spełniającego wymagania zawarte w § 86 ust. 1, ale również określenia zakresu stosowanej frazeologii i niezbędnego słownictwa, opanowanie których umożliwi pomyślne zaliczenie testu. Przedmiotowy test będzie prowadzony w języku polskim i angielskim oraz tam, gdzie to możliwe, będzie oparty na uwarunkowaniach lokalnych. Skala biegłości językowej, o której mowa w Dodatku A Załącznika 1 ICAO będzie służyła ocenie kandydata jedynie w zakresie wymaganym dla informatora FIS lub AFIS (praca na symulowanym stanowisku operacyjnym). Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.

W § 86 ust. 2 określono okresy ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka oraz określono według jakiej skali klasyfikacji oceniana jest biegłość językowa kandydatów.

41. W § 80 wprowadzono możliwość uzyskania OJTI przez informatora FIS, a w § 87 określono warunki jego uzyskania. Wprowadzenie OJTI do specjalności informator FIS pozytywnie wpłynie na proces szkolenia kandydatów zarówno w trakcie szkolenia wstępnego, jak również szkolenia w jednostce. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
42. W § 88 określono okres ważności OJTI wpisanego do świadectwa FIS oraz warunki przedłużenia jego ważności. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
43. W § 80 wprowadzono możliwość uzyskania OSTI przez informatora FIS, a w § 89 określono warunki jego uzyskania i przedłużenia okresu jego ważności. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
44. W § 90 i 91 określono warunki uzyskania dodatkowych uprawnień wpisywanych do świadectwa FIS. Proponowana regulacja ma na celu określenie konkretnych wymagań, jakie musi spełnić kandydat, by uzyskać nowe uprawnienie. Jasne określenie przedmiotowych wymogów przyczyni się do skrócenia terminów rozpatrywania wniosków, zmniejszy przepływ niezbędnej korespondencji i skróci czas uzyskiwania dodatkowych uprawnień przez informatorów FIS.

**W rozdziale 11 – Szczegółowe warunki wydawania świadectwa AFIS, uprawnienia przyznawane i wpisywane do świadectwa AFIS oraz szczegółowe wymagania dla kandydata na informatora AFIS, dotyczące szkolenia, kwalifikacji lotniczych w zakresie wiedzy, umiejętności i praktyki:**

45. W § 94 określono warunki, które musi spełnić kandydat, by uzyskać świadectwo AFIS. Świadectwo będzie wydawane kandydatowi, który ukończył jedynie szkolenie wstępne (bez szkolenia w jednostce, jak to było praktykowane dotychczas). Na jego podstawie informator AFIS, zgodnie z § 103 ust. 1, będzie mógł zapewniać AFIS jedynie pod nadzorem OJTI, czyli realizować kolejny etap uzyskiwania kwalifikacji – szkolenie w jednostce. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.

46. W § 95 określono minimalne wymagania szkoleniowe (odesłanie do załącznika nr 13), jakie powinien zawierać program szkolenia wstępnego do świadectwa AFIS. W minimach programowych określono przedmioty szkolenia zgodnie z *EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service*. Ma to duże znaczenie podczas uznawania obcych licencji wydanych przez właściwy organ obcego państwa, jak również świadectw kwalifikacji wydanych w Polsce przez właściwe organy za granicą. Forma minimów programowych została ujednoczona z formą *Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego* wprowadzoną do stosowania na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania *Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego* (Dz. U. Nr 32, poz. 173). Ujednoczenie formy minimów programowych ma na celu szybką i precyzyjną identyfikację tych zakresów szkolenia, którą kontrolerzy ruchu lotniczego i informatorzy FIS ubiegający się o świadectwo AFIS zrealizowali w ramach szkolenia wstępnego do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub do świadectwa FIS. Pozwoli to ośrodkom szkolenia lotniczego na bezproblemowe przygotowanie indywidualnych toków szkolenia i na znaczne skrócenie czasu szkolenia do świadectwa AFIS osób posiadających wiedzę, umiejętności i doświadczenie w ATS. Zakres minimów programowych zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
47. W § 96 określono zakresy wiedzy i umiejętności, jaką musi się wykazać kandydat, by uzyskać świadectwo AFIS. Przedmiotowy zakres bazuje bezpośrednio na minimum programowym do szkolenia kandydatów do świadectwa AFIS. Takie rozwiązanie jest bardzo transparentne, ponieważ stanowi jedną podstawę zarówno do prowadzenia szkolenia, jak również sprawdzania wiedzy i umiejętności kandydata (kandydat ma pewność, że będzie sprawdzany z tego, czego był uczony w trakcie szkolenia wstępnego).
48. W § 98 ust. 1 ustanowiono, że świadectwa AFIS wydaje się bezterminowo, lecz wprowadzono warunek rozpoczęcia szkolenia na stanowisku operacyjnym w terminie do 3 miesięcy od daty wydania świadectwa. Regulacja ma na celu niedopuszczenie do sytuacji, w której pozbawiony kompetencji długą przerwą w szkoleniu informator AFIS podejmuje praktykę na stanowisku operacyjnym. Ustanowiono również, w jaki sposób przywrócić utracone kompetencje. Przepis powstał w toku konsultacji społecznych.
- W § 98 ust. 2 przewidziano okoliczność, w której uczestnik szkolenia w jednostce, z uzasadnionych przyczyn, nie będzie w stanie ukończyć tego szkolenia w terminie 24 miesięcy od daty wydania świadectwa. Przepis ma zapewnić sprawiedliwe traktowanie osób, które osiągając dobre wyniki szkolenia, z niezależnych od nich przyczyn (ciąża, choroba, itp.) nie mogły w przewidzianym terminie zrealizować planu szkolenia w jednostce. Z uwagi na długość przerwy oraz fakt, że szkolenie może być przerwane na różnych etapach jego zaawansowania, prowadzącemu szkolenie pozostawiono decyzję odnośnie zakresu kontynuowanego szkolenia (czy szkolenie będzie prowadzone od początku, czy kontynuowane od uznanego przez niego etapu). Przepis powstał w toku konsultacji społecznych.

49. W § 100 zamieszczono zakres wiedzy i umiejętności, jakimi musi się wykazać informator AFIS podczas części praktycznej egzaminu państwowego w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce.
50. W § 101 ustalono minimalną normę czasową szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym informatora AFIS na 60 godzin. Początkowo proponowano wymiar 90 godzin albo okres 1 miesiąca w zależności od tego, który z tych wymiarów czasowych oznacza dłuższy rzeczywisty czas szkolenia. Propozycja ta, choć o połowę krótsza od rekomendowanej przez ICAO (Circular 211 – nie krócej niż dwa miesiące) spotkała się ze sprzeciwem konsultanta społecznego. W procesie konsultacji ponownie zweryfikowano minimum programowe do szkolenia wstępnego, co w konsekwencji przełożyło się na redukcję minimalnego czasu szkolenia na stanowisku operacyjnym i ustalenie obecnie proponowanej normy czasowej. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
51. W § 102 określono jakie rodzaje uprawnień wpisuje się do świadectwa AFIS. Początkowo, wykaz ten był poszerzony o uprawnienie AFIS. W trakcie konsultacji społecznych, jeden z konsultantów zakwestionował celowość wpisu tego uprawnienia argumentując, że samo świadectwo zawiera w sobie uprawnienie do wykonywania czynności informatora AFIS. Uwagę uznano za zasadną, zweryfikowano pierwotne brzmienie przepisu i wzór świadectwa AFIS. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
52. W § 104 wprowadzono systematykę w nazewnictwie określając miejsce zapewniania służby „uprawnieniem uzupełniającym w jednostce”. Określono również sposób zapisu tego uprawnienia w świadectwie AFIS, okres jego ważności oraz warunki utrzymania jego ważności. Zgodnie z rekomendacjami zawartymi w *EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service*, w celu utrzymania kompetencji informatorów AFIS wprowadzono wymóg opracowania w organie AFIS, programu utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce. Program ten będzie określał:
- minimalną liczbę godzin, rozliczaną w okresie trzymiesięcznym, jaką należy przepracować na stanowisku operacyjnym. Liczba ta powinna być ustalona proporcjonalnie do natężenia ruchu w danym organie,
  - harmonogram szkoleń odświeżających, w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych oraz w uzasadnionych przypadkach, szkoleń językowych,
  - terminy badań lotniczo lekarskich,
  - procedurę utrzymania kompetencji po trzymiesięcznej lub dłuższej przerwie w zapewnianiu służby,
  - minimalną liczbę godzin do utrzymania ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce przez instruktorów OJT, bez wliczania zadań szkoleniowych, która może być zmniejszona proporcjonalnie do czasu spędzonego na szkoleniu prowadzonym na stanowiskach operacyjnych.

W ust. 1 pkt 3 uzależniono możliwość wpisu uprawnienia uzupełniającego w jednostce do świadectwa AFIS od posiadania ważnego uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego.

W ust. 3 wprowadzono wymóg prowadzenia w jednostkach rejestru faktycznie przepracowanych godzin. Rejestr ten będzie podstawą do określania spełnienia wymogu przepracowania minimalnej ilości godzin, określonej w programie utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce. Przepisy zmodyfikowane w procesie konsultacji społecznych.

53. W § 105 ustalono czteroletni okres, po którym informator AFIS, który nie wykonywał czynności związanych z posiadaniem świadectwem AFIS, będzie mógł rozpocząć szkolenie w jednostce w celu przywrócenia ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce, wyłącznie po poddaniu się właściwej ocenie wiedzy i umiejętności w zakresie spełnienia warunków wydania świadectwa AFIS oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny. określono również, że ocena ta będzie prowadzona w ośrodku szkolenia lotniczego.
54. W § 106 ust. 1 określono zakres i zasady, na jakich kandydat na informatora AFIS ubiegający się o uprawnienie uzupełniające w zakresie języka lub informator AFIS ubiegający się o przedłużenie lub przywrócenie uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka, wykazuje się biegłością językową.  
W ust. 2 określono okresy ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w zależności od osiągniętego poziomu biegłości językowej.
55. W § 107 określono warunki, po spełnieniu których informatorowi AFIS może być wydane OJTI. Początkowe zapisy tego wymogu uległy modyfikacji, po dołączeniu do projektu rozporządzenia minimów programowych do szkolenia OJTI. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
56. W § 108 określono ważność OJTI wpisywanego do świadectwa AFIS na 3 lata oraz określono warunki jego przedłużenia. Przepis zmodyfikowany w procesie konsultacji społecznych.
57. W § 109 ust. 1 określono warunki, po spełnieniu których informatorowi AFIS może być wydane OSTI. W ust. 2 określono okres ważności i warunki utrzymania ważności OSTI wpisywanego do świadectwa AFIS. Przepis stanowi, że warunkiem przedłużenia OSTI jest pomyślne ukończenie raz na 5 lat szkolenia odświeżającego dla instruktorów OST. Odbywanie szkolenia odświeżającego jest niezbędne w celu przypomnienia i nabycia nowej wiedzy i umiejętności w zakresie technik szkolenia oraz ujednolicenia standardów oceny prowadzonych szkoleń.
58. W § 110 określono zasady uzyskania nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce przez informatora AFIS.
59. W § 111 określono zasady wydawania uprawnienia uzupełniającego w jednostce w przypadku utworzenia nowego lotniska niekontrolowanego i wyznaczenia związanej z nim części przestrzeni powietrznej niekontrolowanej.



W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:**

- 1) kandydaci na praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego, kontrolerzy ruchu lotniczego, informatorzy służby informacji powietrznej, informatorzy lotniskowej służby informacji powietrznej;
- 2) członkowie personelu lotniczego posiadający licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, kontrolera ruchu lotniczego, informatora służby informacji powietrznej;
- 3) członkowie personelu lotniczego posiadający świadectwo kwalifikacji informatora służby ruchu lotniczego lub informatora lotniskowej służby ruchu lotniczego;
- 4) ośrodki szkolenia personelu służb ruchu lotniczego;
- 5) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego.

### **2. Konsultacje społeczne**

**W ramach konsultacji społecznych projekt otrzymali:**

- 1) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 2) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP;
- 3) Aeroklub Polski;
- 4) Ośrodek Szkolenia Lotniczego PAŻP;
- 5) Ośrodek Szkolenia Lotniczego Służb Ruchu Lotniczego WSOSP;
- 6) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego;

7) Związek Zawodowy Służby Informacji Powietrznej FIS.

Uwagi zgłosili: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Ośrodek Szkolenia Lotniczego PAŻP, Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, Związek Zawodowy Służby Informacji Powietrznej FIS, Ośrodek Szkolenia Lotniczego Służb Ruchu Lotniczego WSOSP oraz Aeroklub Polski.

Ze względu na dużą objętość projektu, konsultanci zwrócili się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego z prośbą o przeanalizowanie jego zapisów na bezpośrednim spotkaniu z autorem projektu. Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom w dniach 15 maja oraz 19 i 20 czerwca 2012 r. w ULC zorganizowano serię spotkań, w których uczestniczyli wszyscy wyżej wymienieni konsultanci społeczni.

W trakcie spotkania w dniu 15 maja 2012 r. przedstawiciele PAŻP i AP poprosili o przeredagowanie projektu rozporządzenia, tak by dokonać podziału na rozdziały poświęcone poszczególnym specjalnościom służb ruchu lotniczego. Konsultanci swoją prośbę argumentowali chęcią zwiększenia przejrzystości projektowanego aktu prawnego. W dniu tym PAŻP zgłosił kilka drobnych uwag, które po uznaniu w całości, znalazły się w przeredagowanym projekcie rozporządzenia i były przedmiotem analiz w trakcie spotkań w dniach 19 i 20 czerwca 2012 r.

W trakcie całego procesu konsultacji społecznych zgłoszono uwagi zamieszczone w załączonym zestawieniu.

**3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

**4. Wpływ na rynek pracy**

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów, które powodowałyby jego wpływ na rynek pracy.

**5. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

**6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Projekt rozporządzenia nie zawiera przepisów mających wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

#### **7. Określenie liczebności poszczególnych grup personelu służb ruchu lotniczego**

Aktualnie, na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, licencje kontrolera ruchu lotniczego posiada 511 osób, licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego posiada 102 osoby, a licencje informatora służby informacji powietrznej posiada 160 osób.

Roczny przyrost ilości licencji kontrolera ruchu lotniczego jest obecnie na poziomie ok. 40 licencji. Prognozy na lata 2013-2017 wskazują na ustabilizowanie się w 2016 r. liczby czynnych licencji kontrolera ruchu lotniczego na poziomie 702 licencji.

Licencji FIS, które na mocy projektowanego rozporządzenia wymienione zostaną na świadectwa kwalifikacji FIS, jest obecnie 60 szt. i jest to poziom ustabilizowany. Nie przewiduje się znaczącego wzrostu ilości wydawanych świadectw kwalifikacji FIS w najbliższych latach.

Licencji FIS, które na mocy projektowanego rozporządzenia wymienione zostaną na świadectwa kwalifikacji AFIS, jest obecnie 100 szt. Ze względu na fakt, że służba AFIS powinna być zapewniana w certyfikowanych organach ATS oraz fakt, że proces certyfikacji tej służby praktycznie utknął w martwym punkcie (aktualnie tylko jeden organ ATS certyfikował AFIS), przewiduje się raczej ogólny spadek ilości aktywnych świadectw kwalifikacji AFIS.

#### **8. Określenie wpływu projektowanych wymagań, jakie powinna spełnić osoba ubiegająca się o uzyskanie licencji lub świadectwa kwalifikacji**

Wymagania wstępne, jakie powinny spełniać osoby ubiegające się o licencje i świadectwa kwalifikacji personelu ATS pozostały niezmiennie (wiek, wykształcenie). Projekt rozporządzenia nie reguluje kwestii zdrowotnych.

Zakres wiedzy, umiejętności i praktyki, w przypadku praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego jest regulowany wymogami międzynarodowymi (rozporządzenie 805/2011) i projekt rozporządzenia nie wnosi dodatkowych ograniczeń. W przypadku świadectw kwalifikacji zakresy wiedzy, umiejętności i praktyki zostały określone na poziomach sugerowanych przez dokumenty międzynarodowe (przedmioty nauczania) lub niższe, gwarantujące zachowanie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym (krótsze praktyki na stanowiskach operacyjnych).

W porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów, ułatwiono organizację odbywania praktyk na stanowisku operacyjnym AFIS, wyłączając ośrodki szkolenia lotniczego z tego procesu.

W zakresie posługiwania się językiem angielskim w AFIS pozostawiono możliwość prowadzenia

korrespondencji wyłącznie w języku polskim na lotniskach na których zgodnie z opublikowanym w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska, zapewniana jest AFIS wyłącznie w języku polskim. Dla pozostałych posiadaczy świadectw kwalifikacji określono poziom biegłości językowej w zakresie języka polskiego i angielskiego na poziomie 4 operacyjnym. Jednocześnie ustanowiono okres przejściowy po upływie którego informatorzy ci będą zobligowani na wykazanie się biegłością językową w zakresie języka angielskiego na 7 lat od dnia wejścia projektowanego rozporządzenia w życie.

W procesie szkolenia do uzyskania licencji, świadectw kwalifikacji oraz uprawnień do nich wpisywanych przewidziano mechanizmy uznawania wcześniej nabytej wiedzy i umiejętności, co znacznie ułatwi do zawodów objętych projektowanym rozporządzeniem.

Mając powyższe na uwadze należy stwierdzić, że projektowane rozporządzenie nie wpływa negatywnie na dostępność do zawodów objętych tym rozporządzeniem, a w niektórych przypadkach jest mniej restrykcyjne od zalecanych rozwiązań międzynarodowych oraz dotychczas obowiązujących przepisów.

## **9. Wskazanie źródeł finansowania kosztów**

W porównaniu do obecnie obowiązujących przepisów, wszystkie licencje i świadectwa kwalifikacji będą wydawane bezterminowo, co praktycznie eliminuje dotychczas ponoszone przez personel ATS koszty związane z przedłużaniem ważności tych dokumentów.

Koszty związane z utrzymywaniem ważności uprawnień ponoszone przez kontrolerów ruchu lotniczego ulegną zmniejszeniu, ponieważ egzaminy, za które pobierana jest opłata będą prowadzone co 3 lata, a nie jak dotychczas co 2 lata.

Koszty związane z utrzymywaniem ważności uprawnień ponoszonych przez informatorów FIS i AFIS pozostaną na dotychczasowym poziomie, ponieważ częstotliwość płatnych egzaminów na przedłużenie ważności uprawnień nie zmieniła się i wynosi 3 lata.

Zmniejszeniu ulegną także koszty ponoszone przez organy AFIS pragnące zatrudnić na lotniskach niekontrolowanych wykwalifikowanych informatorów AFIS. Dotychczas szkolenie do uprawnień uzupełniającego w jednostce wiązało się z koniecznością płatnej współpracy z certyfikowanym ośrodkiem szkolenia. Projekt rozporządzenia przewiduje możliwość szkolenia informatora AFIS w jednostce bez udziału certyfikowanego ośrodka szkolenia, a więc z pominięciem części dotychczas ponoszonych kosztów.

Koszty związane z wyszkoleniem informatora FIS ponoszone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej nie ulegają zmianie i pozostają na dotychczasowym poziomie.

Koszty związane ze szkoleniem do uprawnień instruktorskich OJTI oraz OSTI dla kontrolerów ruchu lotniczego ponoszone przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, ze względu na niezmiennione warunki szkolenia, pozostaną na dotychczasowym poziomie.

W przypadku informatorów FIS, koszty związane ze szkoleniem do uprawnień instruktorskich OJTI oraz OSTI ponoszone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej będą niewielkie (przeszkolenie w sumie 10-15 osób praktycznie możliwe podczas jednego kursu szkoleniowego).

W przypadku informatorów AFIS, koszty związane ze szkoleniem do uprawnień instruktorskich OJTI oraz OSTI ponoszone przez organy AFIS będą również niewielkie ze względu na małą ilość instruktorów potrzebnych w organie (1-2 osoby).

Źródłem finansowania przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej zarówno szkoleń do uzyskania uprawnień OJTI, OSTI jak i szkoleń odświeżających oraz w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych dla informatorów FIS będą znaczne oszczędności wynikające ze zmniejszonej ilości szkoleń dla kontrolerów ruchu lotniczego, które przewyższają koszty szkolenia do uprawnień instruktorskich FIS.

Źródłem finansowania przez organy AFIS zarówno szkoleń do uzyskania uprawnień OJTI jak i szkoleń odświeżających oraz w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych dla informatorów FIS będzie działalność komercyjna organu, która bez wyszkolonego i utrzymującego właściwy poziom kompetencji personelu AFIS byłaby niemożliwa. Dodatkowym źródłem finansowania w/w szkoleń mogą być oszczędności wynikające z braku ponoszenia kosztów związanych z finansowaniem udziału ośrodków szkolenia lotniczego w procesie szkolenia do uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce.

Dodać należy, że każda osoba która uzyska uzupełniające uprawnienie instruktorskie (OJTI) może, bez dodatkowego szkolenia, ubiegać się o wpis do licencji lub świadectwa kwalifikacji uprawnienia uzupełniającego OSTI.

#### **10. Określenie wpływu wymagań nakładanych na ośrodki realizujące szkolenia**

Wymagania nakładane na certyfikowane ośrodki szkolenia personelu służb ruchu lotniczego są praktycznie nie zmienione. Proponowane w projekcie rozporządzenia wymagania dotyczące tych ośrodków precyzują dotychczas obowiązujące wymogi i sankcjonują rozwiązania sprawdzone w wieloletnim funkcjonowaniu, co powinno w znacznym stopniu ułatwić ich funkcjonowanie. Określenie zawartości dokumentów regulaminowych oraz zamieszczenie minimów programowych powinno wpłynąć na skrócenie czasu przygotowania stosownych instrukcji, planów i programów szkolenia, a co za tym idzie, zmniejszenie kosztów ich funkcjonowania.

W projekcie rozporządzenia określono kadre zarządzającą ośrodkami szkolenia personelu służb ruchu lotniczego. Jej skład został określony na podstawie funkcjonalnych potrzeb tego rodzaju instytucji szkoleniowej i praktycznie sankcjonuje bieżącą strukturę kierownictwa w ośrodkach szkolenia personelu służb ruchu lotniczego. Mając powyższe na uwadze określenie kadry zarządzającej ośrodkami szkolenia personelu służb ruchu lotniczego nie zwiększa obciążeń administracyjnych.

Ze względu na zmniejszoną, w stosunku do obecnej ilości, liczbą szkoleń prowadzonych w ośrodkach (zmniejszenie częstotliwości obowiązkowych szkoleń z 2 do 3 lat dla ponad 600-osobowej grupy kontrolerów ruchu lotniczego), koszty administracyjne nie powinny ulec zwiększeniu. W tym zakresie można spodziewać się obniżenia kosztów administracyjnych ponoszonych przez ośrodki szkolenia personelu służb ruchu lotniczego.

#### **11. Określenie wpływu regulacji na poziom obciążeń administracyjnych ULC**

Projektowane rozporządzenie nie powinno wpłynąć na zwiększenie obciążeń administracyjnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zmniejszona liczba egzaminów praktycznych na przedłużenie ważności uprawnień spowodowana wydłużeniem okresu ich ważności z 2 do 3 lat oraz brak konieczności wymiany druków licencji i świadectw kwalifikacji po 5 latach znacznie wpłynie na obniżenie ilości rozpatrywanych w Urzędzie wniosków.

Wprowadzenie uzupełniających uprawnień instruktorskich oraz egzaminów na potwierdzenie biegłości językowej dla informatorów FIS i AFIS przy zakładanej niewielkiej ilości kandydatów nie wpłynie znacząco na obciążenie administracyjne Urzędu i będzie zrekompensowane przez zmniejszoną liczbę egzaminów praktycznych na przedłużenie ważności uprawnień, o których mowa powyżej.

Projektowane procedury dotyczące zawieszania, wznawiania czy uznawania licencji i świadectw kwalifikacji są określeniem narzędzia dla Prezesa ULC wymaganego przez przepisy międzynarodowe. W okresie kilku ostatnich lat nie zanotowano okoliczności wymagających takich działań. W związku z powyższym, nie przewiduje się znaczących obciążeń administracyjnych Urzędu z tego tytułu.

**ZESTAWIENIE UWAG DO PROJEKTU ROZPORZĄDZENIA**

Lp.	Wnoszący uwagę/ dotyczy	Uwaga	Stanowisko ULC	Uzasadnienie
1	AP § 2 pkt 22	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony	Wprowadzenie w § 2 pkt 22 definicji „prowadzącego szkolenie” jest konsekwencją akceptacji postulatów AP.
2	PAŻP § 2 pkt 31, 32	Wniosek o rozwinięcie skrótów FIS i RIS.	Uwzględniony	
3	PAŻP § 5, 21, 50, 62	Wniosek o personalizację wydawania, cofania, licencji. <i>(np. Prezes Urzędu wydaje:)</i>	Uwzględniony	
4	AP § 7			
5	AP § 8	Wniosek o usunięcie pkt 9, gdyż kwestię utraty dokumentu reguluje ust. 3.	Uwzględniony	
6	PAŻP § 18 pkt 1 lit. c	Wniosek o odniesienie się do konkretnego przepisu ustawy.	Uwzględniony	
7	AP § 19 ust 2			
8	PAŻP § 23 ust. 2			
9	AP § 31	Wniosek o usunięcie ust. 2, gdyż jest powieleniem pkt 2. Projekt przewiduje rozwiązanie, które nie sprawdziło się w dotychczasowej praktyce. Poza szkoleniem wstępnym (teoretycznym i praktycznym) w ośrodku szkolenia przewiduje się konieczność tzw. szkolenia w jednostce (na stanowisku operacyjnym) dla uzyskania uprawnień uzupełniającego w jednostce. Szkolenie to, choć formalnie prowadzone w tzw. jednostce, ma być jednak szkoleniem prowadzonym w ramach ośrodka szkolenia, w oparciu o program szkolenia ośrodka. To zaś spowoduje, że dla uzyskania uprawnień uzupełniającego na dane lotnisko, ośrodek szkolenia będzie zmuszony do zawierania stosownego porozumienia z tym lotniskiem (jednostką). Ponieważ wymóg ten powoduje dodatkowe obciążenie biurokratyczne (konieczność podpisania porozumienia, wpisanie instruktorów jednostki jako instruktorów ośrodka), to organizowanie takich szkoleń było dotychczas nadmiernie (i zbędnie) utrudnione. Zamiast zmienić to rozwiązanie, projektodawcy dążą do jego utrwalenia. Co więcej, jako „jednostkę” wskazują „organ, w którym zapewniana jest służba ruchu lotniczego”. W przypadku AFIS będzie to zatem instytucja zapewniająca służbę AFIS. Wszak jednostka taka powinna posiadać stosowny certyfikat. Dlatego też brak jest przeciwwskazań, aby praktyka na stanowisku operacyjnym odbywała się w samej jednostce, bez „organizowania” tej praktyki przez ośrodek	Wprowadzenie w § 31 wymogów dla organu AFIS jest konsekwencją akceptacji postulatów AP.	

10	AP § 33 ust. 1 pkt 1, ust. 3	szkolenia. Inną sprawą, podnoszoną w poprzednim piśmie, są kryteria zapewniania certyfikowanej służby AFIS. Wniosek o uwzględnienie odmienności procesu szkolenia informatorów AFIS od pozostałych specjalności ATS.	Uwzględniony	
11	AP § 34 ust. 1 pkt 4	Przedmiotowy projekt przewiduje, że informator AFIS, który nie posiada uprawnień uzupełniającego w odniesieniu do języka angielskiego, będzie mógł uzyskać jedynie uprawnienie w jednostce wyłącznie dla lotniska niekontrolowanego, na którym nie jest dopuszczony międzynarodowy ruch lotniczy. Wydaje się, że taka regulacja wykracza poza zakres delegacji ustawowej dla rozporządzenia, które dotyczy licencjonowania personelu, a nie zasady zapewniania służby AFIS. Rozporządzenie powinno wyłącznie określać zasady zdobywania i utrzymywania ważności uprawnienia w zakresie języka angielskiego, definiując to uprawnienie jako upoważniające do wykonywania czynności informatora AFIS w języku angielskim. Natomiast to, czy w danej jednostce (na danym lotnisku) służba taka jest zapewniana w języku angielskim, powinno zależeć od decyzji instytucji zapewniającej służbę AFIS w tej jednostce. Stosowna informacja w tym zakresie powinna być oczywiście umieszczona w AIP, jak jest to powszechnie stosowane w AIP innych krajów. Utrzymanie proponowanej regulacji spowoduje niejasność, gdyż lotniska, na których dopuszczony jest ruch międzynarodowy to nie tylko lotniska wymienione w rozporządzeniu wydawanym na podstawie art. 73 ustawy Prawo lotnicze. Są to także lotniska, które nie posiadają przejść granicznych, na których wykonuje się międzynarodowe loty niehandlowe po uzyskaniu zgody, o której mowa w art. 68 ust. 2c ustawy Prawo lotnicze, a także te lotniska, gdzie zgoda taka nie jest wymagana, jeśli idzie o loty wykonywane w granicach obszaru Schengen (art. 68 ust. 2d ustawy). Chodzi więc o wszystkie lotniska w Polsce. Próba określenia w rozporządzeniu o licencjonowaniu personelu służb ruchu lotniczego zasad zapewniania służby AFIS w języku angielskim na lotniskach niekontrolowanych nie tylko zatem wykracza poza zakres delegacji ustawowej, ale może doprowadzić do tego, że służbę AFIS na każdym lotnisku w Polsce (ze względu na ruch niehandlowy w ramach Schengen) będą mogli zapewniać wyłącznie informatorzy posiadający uprawnienie uzupełniające z języka angielskiego.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 34 ust. 1 pkt 4 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP.
12	AP § 38 ust. 1	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony	ULC zwraca uwagę na konsekwencje proponowanego przez AP rozwiązania, które w przypadku nieprzystąpienia przez zarządzających lotnikami niekontrolowanymi do certyfikacji



					AFIS, doprowadzi w krótkim czasie do utraty ważności uprawnień AFIS wpisanych do dotychczasowych licencji FIS.
13	PAŹP § 39	Postulat dotyczący wszystkich specjalności ATS dot. uznania posiadanej wiedzy i umiejętności podczas szkolenia w jednostce. Patrz pozycja nr 9 w tabeli.		Uwzględniony	
14	AP § 40	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.		Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 40 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP.
15	AP § 42	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.		Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 42 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP.
16	AP § 43 ust. 2	Projektowane rozporządzenie nie reguluje minimum programowych na uprawnienia OJTI, choć programy szkolenia podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.		Uwzględniony	Opracowano i w załączniku nr 12 do projektu rozporządzenia wprowadzono minimalne wymogi szkoleniowe dla OJTI
17	AP § 43 ust. 5	Jeśli pominąć możliwość „skracania programu szkoleń”, to projekt nie reguluje kwestii niezmiernie ważnej w praktyce, to jest uznawania wiedzy i umiejętności osób posiadających uprawnienia instruktorskie (w tym kontrolerskie). Instruktor kontrolerów OJTI może wykonywać uprawnienia instruktora AFIS OJTI.		Uwzględniony częściowo	Członek personelu ATS posiadający OJTI, ubiegając się o OJTI lub OSTI w innej specjalności ATS niż aktualnie posiadanej, może zostać zwolniony z teoretycznej części szkolenia, o którym mowa w ust. 1, oraz części teoretycznej egzaminu państwowego na te uprawnienia.
18	ZZKRL § 46	Członek personelu ATS powinien mieć możliwość posiadania licencji lub świadectwa kwalifikacji w miejscu pracy, a nie konicznie przy sobie. Patrz pozycja nr 9 w tabeli.		Uwzględniony	
19	AP § 47			Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 47 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP. Informator AFIS podczas szkolenia na stanowisku operacyjnym nie stosuje się do instrukcji szkolenia ośrodka, gdyż zgodnie z postulatami, szkolenie to ma odbywać się poza ośrodkiem.

20	OSL PAŻP § 55 ust. 3, 4	Członek personelu ATS, który rozpoczął szkolenie praktyczne na stanowisku operacyjnym lecz z powodu uzasadnionej przerwy w szkoleniu, nie jest w stanie ukończyć szkolenia w terminie ważności posiadanej licencji, powinien mieć możliwość kontynuacji szkolenia.	Uwzględniony	
21	PAŻP § 56	Brak regulacji dot. kwestii utrzymania wiedzy i umiejętności kandydatów pomiędzy ukończeniem szkolenia wstępnego, a rozpoczęciem szkolenia w jednostce, podczas, gdy czynny operacyjnie personel ATS zobowiązany jest utrzymywać swoje kompetencje.	Uwzględniony	
22	PAŻP § 60 pkt 1 lit. d	Usunąć skrót i jego rozwinięcie, które niczego nie wnosi do projektu.	Uwzględniony	
23	ZZFIS § 64 ust. 1, § 84,	AIP-Polska wchodzi w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, a informacje, o których mowa w przepisach zawierają się wyłącznie w AIP-Polska.	Uwzględniony	
24	PAŻP, ZZKRL § 67 pkt 1	Instytucja zapewniająca ATC powinna mieć możliwość ustalenia własnych, dłuższych okresów posiadania licencji przez kandydatów do uzyskania OJTI, skoro rozporządzenie nr 805/2011 taką ewentualność przewiduje.	Uwzględniony	
25	AP § 67 ust 5	Patrz pozycja nr 17 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 67 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
26	PAŻP, ZZKRL § 68 ust. 2 i 3	Pierwsze przedłużenie ważności OJTI powinno być przeprowadzone bez konieczności odbywania szkolenia odświeżającego dla OJTI.	Uwzględniony	
27	OSL WSOSP § 69 ust. 1 pkt 1	Wymóg okresu posiadania licencji kontrolera ruchu lotniczego przez kandydata na OSTI powinien być taki sam jak dla kandydata dla OJTI, gdyż kandydat do OJTI może ubiegać się automatycznie również o wpis OSTI.	Uwzględniony	
28	PAŻP § 69 ust. 2 pkt 2	Powód utraty ważności OJTI nie powinien warunkować możliwości uzyskania OSTI.	Uwzględniony	
29	PAŻP, ZZKRL § 69 ust. 5	Patrz pozycja nr 26 w tabeli.	Uwzględniony	Wymóg rozciągnięty również na OSTI.
30	PAŻP § 69 ust. 6	Trzymiesięczny okres przerwy jest zbyt krótki, by mówić o utracie kompetencji przez OSTI.	Uwzględniony	

31	PAŻP § 73 ust. 2	Należy doprecyzować, że chodzi o indywidualny plan szkolenia.	Uwzględniony	
32	AP § 77	Zwracamy także uwagę, że projektowany wymóg „szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym” w jednostce (organie zapewniającym służbę AFIS) jest sprzeczny z regulacją znowelizowanej ustawy Prawo lotnicze. Otóż zgodnie z art. 94 ust. 1 ustawy do wykonywania czynności lotniczych uprawnieni są wyłącznie członkowie personelu lotniczego (a więc i posiadacze świadectw kwalifikacji) oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym prowadzonym zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 104 ust. 1 pkt 4 lit e. Tymczasem szkolenie do licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego nie jest szkoleniem, o którym mowa w art. 94 ust. 1 ustawy. Wspomniany art. 104 ust. 1 pkt 4 lit dotyczy bowiem specjalności innych niż personel służb ruchu lotniczego. Szkolenie personelu służb ruchu lotniczego jest natomiast wymienione w art. 104 ust. 1a pkt 4 lit. e ustawy. W konsekwencji zasadnie można przyjąć, że wobec dodania art. 104 ust. 1a i bez uwzględnienia tej zmiany w brzmieniu art. 94 ust. 1 Prawa lotniczego ustawodawca przesądził, że czynności lotniczych z zakresu działania służb ruchu lotniczego nie można wykonywać w ramach szkolenia lotniczego. Innymi słowy, że podjęcie pracy operacyjnej wymaga uprzedniego uzyskania świadectwa kwalifikacji po przeszkoleniu teoretycznym i praktycznym. W takim ujęciu podjęcie praktyki na stanowisku operacyjnym byłoby zatem możliwe wyłącznie po uzyskaniu stosownego świadectwa kwalifikacji (FIS, AFIS). Świadectwo takie uprawniałoby do podjęcia praktyki nadzorowanej, podobnie jak licencja praktykanta-kontrolera.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 77 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP. Przy pierwszym wydaniu świadectwa FIS nie wpisuje się uprawnienia uzupełniającego w jednostce.
33	OSL PAŻP § 78	Patrz pozycja nr 21 w tabeli.	Uwzględniony	
34	AP § 79	Patrz pozycja nr 32 w tabeli.	Uwzględniony	Kandydat do szkolenia w jednostce posiada świadectwo FIS.
35	AP § 80	Patrz pozycja nr 32 w tabeli.	Uwzględniony	Kandydat do uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce posiada świadectwo FIS.
36	ZZFIS § 81	Minimalne normy czasowe szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym informatora FIS powinny wynosić 100 godzin.	Uwzględniony	Po analizie, zredukowano ilość godzin do postulowanych [przez ZZFIS.
37	AP § 83 ust. 1	Patrz pozycja nr 32 w tabeli.	Uwzględniony	Dodanie ust. 1 przesądza o zakresie zapewnianej FIS. Konsekwencja uwzględnienia postulatu AP.
38	AP § 84	Patrz pozycja nr 54 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 84 jest konsekwencją uwzględnienia

39	AP § 87 pkt 5	Patrz pozycja nr 16 w tabeli.	Uwzględniony	postulatu AP. Modyfikacja wymogu w § 87 pkt 5 jest konsekwencją opracowania minimalnych wymogów szkoleniowych dla OJTI.
40	PAŻP, ZZFFIS § 88 ust. 3	Patrz pozycja nr 26 w tabeli.	Uwzględniony	
41	PAŻP, ZZFFIS § 89 ust. 5	Patrz pozycja nr 26 w tabeli.	Uwzględniony	Wymóg rozciągnięty również na OSTI.
42	PAŻP, ZZFFIS § 89 ust. 6	Patrz pozycja nr 30 w tabeli.	Uwzględniony	
43	PAŻP § 92	Patrz pozycja nr 31 w tabeli.	Uwzględniony	
44	AP § 94 pkt 5 lit. b	Patrz pozycja nr 11 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 94 pkt 5 lit. b jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
45	AP § 95	Przepis ust. 2 należy przenieść do Rozdziału 6	Uwzględniony	
46	AP § 96	<p>Projektowany załącznik 12 (minima programowe dla kandydatów FIS/AFIS) powoduje nadmierny wzrost objętości rozporządzenia. Dotychczas minima programowe były zapisane w rozporządzeniu w/s licencjonowania w sposób dość ogólny, a szczegółowe wytyczne były publikowane w podręcznikach licencjonowania (wytyczne). Nie wiadomo dlaczego projektodawcy odstąpili od tej zasady.</p> <p>Należy także podnieść, że zakres wiedzy teoretycznej wymaganej od kandydatów AFIS jest nadmierny i obejmuje obszary, które nie przydadzą się w praktyce tej służby (np. organizacje krajowe i międzynarodowe, proces stanowienia prawa, zasady lotu, zakres wiedzy z meteorologii). Dlatego też wnosimy o rewizję zagadnień z zakresu szkolenia teoretycznego, z uwzględnieniem tylko tych spraw, o których wspomina się w zaleceniach ICAO (punkt 28 Circular 211-AN/128) lub EUROCONTROL (s. 76).</p>	Publikacja minimów programowych jest obowiązkiem władzy lotniczej. Na ich podstawie opracowywane są w ośrodkach szkolenia lotniczego programy szkoleń, które podlegają zatwierdzeniu Prezesa Urzędu. Publikowane dotychczas minima programowe, ze względu na ich ogólność, w znacznym stopniu utrudniały opracowanie programów na właściwym poziomie merytorycznym i były bezpośrednio przyczyną rozbieżności w zakresach przekazywanej w ośrodkach wiedzy i egzekwowanej w trakcie egzaminów państwowych wiedzy i umiejętności. W minimach programowych określono przedmioty szkolenia zgodnie z <i>EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service</i> . Ma to duże znaczenie podczas uznawania obcych licencji wydanych przez właściwy organ obcego państwa, jak również świadectw kwalifikacji wydanych w Polsce przez właściwe organy za granicą. Forma	

			<p>minimów programowych została ujednoliconą z formą Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego wprowadzoną do stosowania na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lutego 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Specyfikacji EUROCONTROL do szkolenia wstępnego kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 32, poz. 173). Ujednolicenie formy minimów programowych ma na celu szybką i precyzyjną identyfikację tych zakresów szkolenia, którą kontrolerzy ruchu lotniczego i informatorzy FIS ubiegający się o świadectwo AFIS zrealizowali w ramach szkolenia wstępnego do licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub do świadectwa FIS. Pozwoli to ośrodkom szkolenia lotniczego na bezproblemowe przygotowanie indywidualnych toków szkolenia i na znaczne skrócenie czasu szkolenia do świadectwa AFIS osób posiadających wiedzę, umiejętności i doświadczenie w ATS.</p> <p>Zarzut, że zakres wiedzy teoretycznej wymaganej od kandydatów AFIS jest nadmierny i obejmuje obszary, które nie przydadzą się w praktyce tej służby jest całkowicie bezpodstawny, wynika bowiem z braku wiedzy i doświadczenia w zapewnianiu służb ruchu lotniczego oraz niezajomości metodyki szkolenia w szkoleniu personelu służb ruchu lotniczego.</p>
47	AP § 97	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony
48	OSL PAŻP § 98	Patrz pozycja nr 21 w tabeli.	Uwzględniony
49	AP § 99	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony
			Kandydat do uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce posiada

50	AP § 100	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony	świadectwo AFIS. Kandydat do uzyskania uprawnień uzupełniającego w jednostce jest informatorem AFIS.
51	AP § 102	Brak jest podstaw, aby wprowadzać odrębne „uprawnienie AFIS” (§ 97.1 projektu) do świadectwa kwalifikacji AFIS. Samo świadectwo kwalifikacji AFIS zawiera bowiem w sobie uprawnienie do wykonywania czynności informatora AFIS. Wpisywanie do takiego świadectwa odrębnego uprawnienia AFIS jest zbędną czynnością biurokratyczną, powoduje koszty (opłata) oraz utrudnia czytelność projektu (np. pojęcie szkolenia do „uprawnienia”). Dlatego też wnosimy o usunięcie „uprawnienia AFIS” jako odrębnego uprawnienia wpisywanego do świadectwa kwalifikacji AFIS i zapisanie, że posiadacz świadectwa jest uprawniony do wykonywania czynności informatora AFIS. Ewentualne uprawnienia wpisywane do świadectwa kwalifikacji powinny dotyczyć wyłącznie uprawnień uzupełniających. Dotychczas zresztą uprawnienie AFIS było powiązane z konkretnym lotniskiem (jednostką). Tymczasem projektodawcy dążą do wprowadzenia uprawnienia „uzupełniającego w jednostce”, co dodatkowo pozbawia sensu utrzymywanie samego uprawnienia AFIS w świadectwie informatora tej służby.	Uwzględniony	Usunięto możliwość wpisywania uprawnień AFIS do świadectwa AFIS.
52	AP § 103 ust. 1	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 103 ust. 1 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
53	AP § 104 ust.1 pkt 3	Patrz pozycja nr 11 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 104 ust. 1 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
54	AP § 104 ust.2 i 3	Aktualnie obowiązująca regulacja przewiduje, że trzyletnia ważność uprawnień AFIS w danej jednostce może być przedłużona na podstawie sprawdzeniu umiejętności przeprowadzonego przez egzaminatora państwowego. Sprawdzenie takie jest także wymagany „w przypadku przerwy dłuższej niż 12 miesięcy w wykonywaniu czynności informatora służby informacji powietrznej”. W przedmiotowym projekcie proponuje się tymczasem odmienne zasady przedłużania uprawnień. Po pierwsze, ma być zapewniona praktyka na stanowisku „przez ostatnie 12 miesięcy” (choć projekt nie jest jednoznaczny, czy chodzi o 12 miesięcy przed upływem ważności uprawnień) w wymiarze zgodnym z zatwierdzonymi procedurami utrzymania kompetencji. Po drugie, wymagane ma być szkolenie uzupełniające (w tym kurs przypominający wiadomości, szkolenie w sytuacjach szczególnych). Po trzecie wreszcie, w trakcie tego szkolenia, ma być dokonane ocena „wiedzy i umiejętności”. Przed wszystkim należy podnieść, że taki „wielostopniowy” sposób	Nieuwzględniony	1. W projekcie rozporządzenia celowo nie określa się minimalnej liczby godzin do przeprowadzenia, ponieważ wielkość i charakter ruchu na niekontrolowanych lotniskach, gdzie zapewniana jest AFIS (aktualnie tylko na lotnisku Modlin) może być bardzo różnicowana, a co za tym idzie, ilość czasu potrzebna do na to, by na stałym, wysokim poziomie zapewniać służbę będzie różna. Nie ma zatem logicznych przesłanek, by „na sztywno” określać taką wielkość, ponieważ może się okazać, że dla jednych organów ta ilość będzie zbyt wysoka, a dla innych zbyt niska. Należy w tym miejscu dodać,

	<p>przedłużania uprawnień jest niejednoznaczny. <u>Nie wiadomo, jaki wymiar praktyki na stanowisku jest wymagany (podlega to uznaniowej ocenie w procesie zatwierdzania procedur utrzymania kompetencji). Nie wiadomo również, jaki jest ostatecznie zakres „szkolenia uzupełniającego”, ani kto będzie dokonywał oceny okresowej. Dlatego też należy sprecyzować w/w kwestie. Samo przedłużanie uprawnień powinno zaś następować poprzez utrwaloną w innych specjalnościach zasadę przedłużenia w oparciu o praktykę albo (alternatywnie) przez sprawdzenie wiedzy i umiejętności przez egzaminatora państwowego. Brak jest natomiast podstaw do wprowadzania obowiązku przechodzenia „szkoleń uzupełniających”, właściwych służbom kontroli ruchu lotniczego. Dlatego też wnosimy o wyraźne zapisanie, że przedłużenie uprawnień uzupełniającego w jednostce następuje:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) poprzez wykazanie odpowiedniej praktyki w okresie ważności uprawnień (i zapisanie konkretnego, opartego o wiedzę i doświadczenie wymiaru praktyki dla przedłużenia uprawnień), ewentualnie dodatkowy sprawdzian na stanowisku operacyjnym przeprowadzony przez instruktora AFIS (OJTI)</li> <li>2) poprzez sprawdzian umiejętności przeprowadzony przez egzaminatora państwowego.</li> </ol> <p>Także utrzymanie ważności uprawnień nie powinno być uzależniane od praktyki określonej godzinowo w zatwierdzanych przez Prezesa ULC „procedurach utrzymania kompetencji w jednostce”. Wystarczy w tym zakresie utrzymanie dotychczasowej zasady, że ponad 12-miesięczna przerwa w wykonywaniu czynności AFIS wymaga uprzedniego „egzaminu sprawdzającego”. Nakaz opracowania „procedur utrzymania kompetencji” nie powinien bowiem dotyczyć jednostek zapewniających służbę AFIS. Jest to procedura odpowiednia dla służb kontroli ruchu lotniczego, czy FIS. Nie odpowiada natomiast specyfice służby AFIS, która zapewniana jest zazwyczaj okresowo, a nadto w godzinach funkcjonowania danego lotniska.</p>
	<p>ze organów, w których zapewniana jest/będzie certyfikowana AFIS nie powinny mieć problemów z określeniem przedmiotowej ilości godzin, a informatorzy AFIS zapewniający AFIS w tych organach, nie powinni mieć problemów z wypracowaniem tak określonej ilości godzin. Dla jasniejszego sprecyzowania wymogu, określono, że minimalna liczba godzin powinna być rozliczana w okresie trzymiesięcznym. Takie ustalenie interwału czasowego, pozwała na uwzględnienie krótkich przerw w pracy, jak np. urlopy, krótkotrwałe zwolnienia lekarskie itp.</p> <p>2. Po okresie przerwy w zapewnianiu służby dłuższym niż 3 miesiące, informator AFIS, zanim rozpocznie wykonywanie obowiązków na stanowisku operacyjnym, powinien upewnić się, czy w tym okresie nie nastąpiły zmiany mające wpływ na przebieg zapewnianej służby (np. zmiany w przepisach, procedurach, sprzęcie, pracach budowlanych na lotnisku itp.) i w razie potrzeby uzupełnić wiedzę, a jeśli to konieczne, to również umiejętności, w tym zakresie. Proces ten powinien być opisany w procedurze utrzymania kompetencji po trzymiesięcznej lub dłuższej przerwie w zapewnianiu służby. Wprowadzenie tej procedury ma zapewnić utrzymanie właściwego poziomu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym poprzez eliminację osób, które nie posiadając odpowiedniej wiedzy i/lub umiejętności zwiększają prawdopodobieństwo występowania sytuacji szczególnych i niebezpiecznych w lotnictwie. Wymóg posiadania przez organy AFIS przedmiotowej procedury idzie w parze ze zobowiązaniami Polski, jako kraju członkowskiego EUROCONTROL, odnośnie realizacji</p>

<p>Europejskiego planu działania na rzecz ograniczenia ryzyka naruszenia przestrzeni powietrznej (<i>European Action Plan for Airspace Infringement Risk Reduction</i>), który to Plan został włączony, pod oznaczeniem SAF10, do <i>European Single Sky Implementation (ESSIP)</i> na lata 2010-2014. Mając na uwadze fakt, że bardzo duża część posiadaczy licencji FIS z wpisanym uprawnieniem AFIS jedynie okazjonalnie, lub w ogóle nie korzysta z jej przywilejów, zachodzi bardzo duża potrzeba wprowadzenia wymogu posiadania przedmiotowej procedury przez organy AFIS.</p>	<p>3. Informatorzy AFIS są jedyną specjalnością w służbach ruchu lotniczego, której zarówno wiedza jak i umiejętności, po uzyskaniu licencji/świadectwa kwalifikacji, nie są chociażby aktualizowane, nie mówiąc o ich podnoszeniu. Stoi to w ostrej sprzeczności z podstawową funkcją, jaką winna pełnić AFIS, to jest udzielaniem informacji. Informator AFIS po kilku latach od uzyskania licencji/świadectwa kwalifikacji, nie jest w stanie zapewnić służby na wymaganym przepisami poziomie, ponieważ nie zna aktualnie obowiązujących przepisów. W rezultacie może to doprowadzić do sytuacji, w której informator AFIS zamiast informować – dezinformuje użytkowników przestrzeni powietrznej. Zatem, wymóg odbywania przez informatorów AFIS szkoleń uzupełniających (szkolenia odświeżające oraz w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych) ma bezpośredni wpływ na podniesienie poziomu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym oraz idzie w parze ze zobowiązaniami Polski, jako kraju</p>	



<p>członkowskiego EUROCONTROL, odnośnie realizacji Europejskiego planu działania na rzecz ograniczenia ryzyka naruszania przestrzeni powietrznej i jest zgodny z zaleceniami EUROCONTROL zawartymi w <i>EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service</i>.</p> <p>4. Mając powyższe na uwadze oraz kierując się rekomendacjami zawartymi w <i>EUROCONTROL Manual for Aerodrome Flight Information Service</i>, w celu utrzymania kompetencji informatorów AFIS wprowadzono wymóg opracowania w organie AFIS, programu utrzymania wiedzy i umiejętności w jednostce. Program ten będzie określał:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- minimalną liczbę godzin, rozliczaną w okresie trzymiesięcznym, jaką należy przepracować na stanowisku operacyjnym. Liczba ta powinna być ustalona proporcjonalnie do natężenia ruchu w danym organie,</li> <li>- harmonogram szkoleń odświeżających, w sytuacjach szczególnych i niebezpiecznych oraz w uzasadnionych przypadkach, szkoleń językowych,</li> <li>- terminy badań lotniczo lekarskich,</li> <li>- procedurę utrzymania kompetencji po trzymiesięcznej lub dłuższej przerwie w zapewnianiu służby,</li> <li>- minimalną liczbę godzin do utrzymania ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce przez instruktorów OJT, bez wliczania zadań szkoleniowych, która może być zmniejszona proporcjonalnie do czasu spędzonego na szkoleniu prowadzonym na stanowiskach operacyjnych.</li> </ul> <p>5. Zakres szkolenia uzupełniającego zawarty jest w załączniku nr I I.</p> <p>6. Wymóg oceny okresowej został usunięty z projektu rozporządzenia.</p>			
---	--	--	--

				<p>7. Bez względu na specyfikę służby, na którą powołuje się AP, zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) Nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żegluga powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010, instytucje zapewniające służby żegluga powietrznej zatrudniają odpowiednio wykwalifikowany personel i gwarantują zapewnianie służb żegluga powietrznej w sposób bezpieczny, efektywny, ciągły i równoważony. Mając powyższe na uwadze ULC nie popiera wprowadzania regulacji, które sankcjonują poziom zapewniania służby zagrażający bezpieczeństwu ruchu lotniczego i proponuje rozwiązania, które były przedmiotem analiz prowadzonych na szczeblu europejskim oraz które eliminują rozpoznane zagrożenia.</p>
55	AP § 105	Patrz pozycja nr 51 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 105 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP. Uprawienie AFIS zastąpiono świadectwem AFIS.
56	AP § 106	Patrz pozycja nr 11 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 106 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP.
57	AP § 107 pkt 5	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 107 pkt 5 jest konsekwencją uwzględnienia postulatów AP.
58	PAZP, ZZKRL § 109	Patrz pozycja nr 26 w tabeli.	Uwzględniony	Wymóg rozciągnięty również na OSTI.
59	ZZKRL § 112 ust. 3	Wniosek o możliwość ustalenia okresu przejściowego, w którym posiadacze uprawnień w licencji kontrolera ruchu lotniczego będą mogli zgrać terminy przedłużania wszystkich posiadanych uprawnień, następowaty po sobie w bardzo	Uwzględniony	

		małych odstępach czasu.		
60	AP § 112 ust. 4 pkt 2	Patrz pozycja nr 51 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 112 ust. 4 pkt 2 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
61	AP § 117	Patrz pozycja nr 16 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 117 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
62	AP § 120	Patrz pozycja nr 9 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 120 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
63	AP § 122 ust.2	Patrz pozycja nr 11 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 122 ust. 2 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
64	AP § 122 ust.5	Patrz pozycja nr 11 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 122 ust. 5 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
65	AP § 123	Patrz pozycja nr 11 w tabeli.	Uwzględniony	Modyfikacja wymogu w § 123 jest konsekwencją uwzględnienia postulatu AP.
66	AP Załącznik nr 5	Brak jest podstaw, aby wymagania dla ośrodków szkolenia informatorów AFIS były takie same, jak dla ośrodków szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego. W ocenie Aeroklubu Polskiego ośrodki szkolenia informatorów AFIS powinny podlegać zasadom, jakie dotyczą obowiązków ośrodków szkolenia personelu lotniczego (§ 11 rozporządzenia w/s licencjonowania personelu lotniczego). Tymczasem projektodawcy wprowadzają dla ośrodków szkolenia AFIS wymagania, jakie dotyczą stawiane są ośrodkom szkolenia kontrolerów (rozbudowane zarządzanie systemem jakości, przeglądy procedur, wymagania odnośnie finansowania, zob. art. 19 Rozporządzenia UE nr 805/2011). Dodatkowo wskazać należy, że w sposób nieuzasadniony zamierza się wymagać od ośrodków szkolenia do świadectwa kwalifikacji AFIS m.in.: a) stosowania ustawy o rachunkowości oraz wykazywania władzy lotniczej „zdolności finansowej i gospodarczej” (punkt 7) b) wykazywania władzy lotniczej kwestii wypłatania „zobowiązań finansowych czy kosztów (punkt 6) c) zatrudnienia osoby na stanowisku szefa/kierownika technicznego	Nieuwzględniony 1. Podstawy do ustalenia wymagań dla ośrodków szkolenia informatorów zarówno FIS, jak i AFIS podlegają tym samym zasadom, jakie dotychczas obowiązywały ośrodki szkolenia personelu lotniczego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003 r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego. AP w swoich uwagach powołuje się jedynie na § 11 tego rozporządzenia, pomijając: a) § 9 ust. 2 pkt 2, który określa, że w zależności od specjalności personelu lotniczego szkolenie lotnicze prowadzi się w ośrodku szkolenia personelu lotniczego – niewchodzącego w skład załóg lotniczych: dla kandydatów ubiegających się o uzyskanie licencji kontrolera ruchu lotniczego i informatora służby informacji powietrznej oraz uprawnień lotniczych	

<p>d) wprowadzenia przeglądów procesów/procedur pomimo wymagania systemu jakości</p> <p>W konsekwencji wnosimy o opracowanie odrębnego załącznika dla ośrodków szkolenia AFIS, wzorowanych na obecnie obowiązujących wymogach dla ośrodków szkolenia personelu lotniczego (a nie kopiowaniu wymagań dla szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego).</p>	<p><u>wpisywanych do tych licencji</u></p> <p>b) pkt 5.5.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w/s licencjonowania personelu lotniczego określającego, że kandydat do licencji informatora służby informacji powietrznej <u>powinien ukończyć i zaliczyć szkolenie teoretyczne i praktyczne w ośrodku szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego i informatorów służby informacji powietrznej, potwierdzone odpowiednimi świadectwami.</u></p> <p>Tak więc zarzut, że „projektodawcy wprowadzają dla ośrodków szkolenia AFIS wymagania, jakie dotychczas stawiane są ośrodkom szkolenia kontrolerów” jest nieprawdziwy.</p> <p>2. Wymóg dotyczący systemu jakości jest jedynie doprecyzowaniem obowiązującego dotychczas przepisu § 11 ust. 1 pkt 1 lit. d rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu lotniczego. Dotychczasowy, bardzo ogólnie sformułowany wymóg sprawiał bardzo wiele trudności ośrodkom szkolenia lotniczego. Obecny zapis w projekcie rozporządzenia został opracowany na podstawie doświadczeń z nadzoru nad ośrodkami szkolenia lotniczego i praktycznie sankcjonuje obecny stan w zakresie funkcjonowania systemu jakości w ośrodkach. Dodatkowo, do projektu wprowadzono udogodnienie dla ośrodków szkolenia posiadających ISO 9001 uznając, że tym samym spełniają wymogi rozporządzenia odnośnie systemu jakości.</p> <p>3. Pkt 6 i 7 załącznika nr 5 (wymagania finansowe) są doprecyzowaniem przepisu wymagającego od posiadacza certyfikatu udowodnienia kondycji finansowej podmiotu. Tak sformułowany przepis sprawnia ośrodkom szkolenia bardzo duże</p>
--	---

<p>problemy interpretacyjne. Zarówno w procesie certyfikacji, jak i bieżącego nadzoru przedstawiciele ośrodków prosili o doprecyzowanie tego wymogu. Proponowane w pkt 6 i 7 załącznika nr 5 wymagania sankcjonują obecny stan w zakresie udowodnienia kondycji finansowej ośrodków szkolenia personelu służb ruchu lotniczego.</p> <p>4. Kierownik/szef techniczny jest kluczową postacią w procesie funkcjonowania ośrodka szkolenia personelu służb ruchu lotniczego. Odpowiada on bowiem za infrastrukturę techniczną ośrodka, bez której zarówno uzyskanie, jak i utrzymanie stosownego certyfikatu byłoby niemożliwe. Wymóg posiadania takiej infrastruktury wynika z § 11 ust. 1 pkt 3 i 4 rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu lotniczego. Szczególnego znaczenia w tym względzie nabiera pkt 4, stanowiący, że <i>szkolenie w ośrodku szkolenia lotniczego musi być prowadzone przy wykorzystaniu odpowiednich urządzeń treningowych</i>. W tym zakresie to kierownik/szef techniczny jest osobą odpowiedzialną za stan techniczny urządzeń, planowanie, zakres i przebieg prac konserwacyjnych, serwisowanie, modernizację, określenie kosztów utrzymania, kosztów inwestycyjnych itd. Jak wskazuje praktyka, szkolenie symulatorowe jest „wąskim gardłem” całego procesu szkolenia nie tylko kandydatów, ale również personelu ATS. W tym zakresie kierownik/szef techniczny jest kluczową postacią zapewniającą drożność systemu szkolenia i prawidłowego funkcjonowania systemu jakości. Ponadto należy dodać, że obecnie w strukturze każdego z certyfikowanych ośrodków szkolenia personelu służb ruchu</p>			
--	--	--	--

<p>lotniczego znajduje się osoba pełniąca funkcję kierownika/szefa technicznego. Tak więc, proponowany przepis sankcjonuje bieżący stan w tym zakresie.</p> <p>W świetle powyższego opracowanie odrębnego załącznika dla ośrodków szkolenia AFIS jest bezzasadne.</p> <p>Kontroler posiadający ważne uprawnienie w danej jednostce może w bardzo uproszczony sposób uzyskać świadectwo AFIS i uprawnienie uzupełniające w jednostce. Służą temu odpowiednie zapisy o uznawaniu wiedzy i umiejętności zarówno na etapie szkolenia wstępnego jak i w jednostce zamieszczone w projekcie rozporządzenia. W tym celu zharmonizowano układ minimów programowych do szkolenia wstępnego i do szkolenia w zakresie uprawnień. Pozwala to na szybką identyfikację różnic w programach szkolenia obydwu specjalności i doszkolenie w zakresie specyfiki służby.</p> <p>Mając na względzie fakt, że każdy członek personelu lotniczego, w tym kontroler ruchu lotniczego i informator AFIS, może wykonywać czynności wynikające z posiadanej licencji/świadectwa kwalifikacji oraz wpisanych do nich ważnych uprawnień i ograniczeń, postulat AP nie może być uwzględniony. Ponadto, art. 9 rozporządzenia nr 805/2011 stanowi, że posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi w pisanych do licencji. W art. 10 i 11 tegoż rozporządzenia określono uprawnienia i uprawnienia uzupełniające jakie mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego i brak tam uprawnienia AFIS. Pragnę w tym miejscu nadmienić, że na wniosek AP uprawnienie</p>	<p>lotniczego znajduje się osoba pełniąca funkcję kierownika/szefa technicznego. Tak więc, proponowany przepis sankcjonuje bieżący stan w tym zakresie.</p> <p>W świetle powyższego opracowanie odrębnego załącznika dla ośrodków szkolenia AFIS jest bezzasadne.</p> <p>Kontroler posiadający ważne uprawnienie w danej jednostce może w bardzo uproszczony sposób uzyskać świadectwo AFIS i uprawnienie uzupełniające w jednostce. Służą temu odpowiednie zapisy o uznawaniu wiedzy i umiejętności zarówno na etapie szkolenia wstępnego jak i w jednostce zamieszczone w projekcie rozporządzenia. W tym celu zharmonizowano układ minimów programowych do szkolenia wstępnego i do szkolenia w zakresie uprawnień. Pozwala to na szybką identyfikację różnic w programach szkolenia obydwu specjalności i doszkolenie w zakresie specyfiki służby.</p> <p>Mając na względzie fakt, że każdy członek personelu lotniczego, w tym kontroler ruchu lotniczego i informator AFIS, może wykonywać czynności wynikające z posiadanej licencji/świadectwa kwalifikacji oraz wpisanych do nich ważnych uprawnień i ograniczeń, postulat AP nie może być uwzględniony. Ponadto, art. 9 rozporządzenia nr 805/2011 stanowi, że posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi w pisanych do licencji. W art. 10 i 11 tegoż rozporządzenia określono uprawnienia i uprawnienia uzupełniające jakie mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego i brak tam uprawnienia AFIS. Pragnę w tym miejscu nadmienić, że na wniosek AP uprawnienie</p>	<p>lotniczego znajduje się osoba pełniąca funkcję kierownika/szefa technicznego. Tak więc, proponowany przepis sankcjonuje bieżący stan w tym zakresie.</p> <p>W świetle powyższego opracowanie odrębnego załącznika dla ośrodków szkolenia AFIS jest bezzasadne.</p> <p>Kontroler posiadający ważne uprawnienie w danej jednostce może w bardzo uproszczony sposób uzyskać świadectwo AFIS i uprawnienie uzupełniające w jednostce. Służą temu odpowiednie zapisy o uznawaniu wiedzy i umiejętności zarówno na etapie szkolenia wstępnego jak i w jednostce zamieszczone w projekcie rozporządzenia. W tym celu zharmonizowano układ minimów programowych do szkolenia wstępnego i do szkolenia w zakresie uprawnień. Pozwala to na szybką identyfikację różnic w programach szkolenia obydwu specjalności i doszkolenie w zakresie specyfiki służby.</p> <p>Mając na względzie fakt, że każdy członek personelu lotniczego, w tym kontroler ruchu lotniczego i informator AFIS, może wykonywać czynności wynikające z posiadanej licencji/świadectwa kwalifikacji oraz wpisanych do nich ważnych uprawnień i ograniczeń, postulat AP nie może być uwzględniony. Ponadto, art. 9 rozporządzenia nr 805/2011 stanowi, że posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi w pisanych do licencji. W art. 10 i 11 tegoż rozporządzenia określono uprawnienia i uprawnienia uzupełniające jakie mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego i brak tam uprawnienia AFIS. Pragnę w tym miejscu nadmienić, że na wniosek AP uprawnienie</p>	<p>lotniczego znajduje się osoba pełniąca funkcję kierownika/szefa technicznego. Tak więc, proponowany przepis sankcjonuje bieżący stan w tym zakresie.</p> <p>W świetle powyższego opracowanie odrębnego załącznika dla ośrodków szkolenia AFIS jest bezzasadne.</p> <p>Kontroler posiadający ważne uprawnienie w danej jednostce może w bardzo uproszczony sposób uzyskać świadectwo AFIS i uprawnienie uzupełniające w jednostce. Służą temu odpowiednie zapisy o uznawaniu wiedzy i umiejętności zarówno na etapie szkolenia wstępnego jak i w jednostce zamieszczone w projekcie rozporządzenia. W tym celu zharmonizowano układ minimów programowych do szkolenia wstępnego i do szkolenia w zakresie uprawnień. Pozwala to na szybką identyfikację różnic w programach szkolenia obydwu specjalności i doszkolenie w zakresie specyfiki służby.</p> <p>Mając na względzie fakt, że każdy członek personelu lotniczego, w tym kontroler ruchu lotniczego i informator AFIS, może wykonywać czynności wynikające z posiadanej licencji/świadectwa kwalifikacji oraz wpisanych do nich ważnych uprawnień i ograniczeń, postulat AP nie może być uwzględniony. Ponadto, art. 9 rozporządzenia nr 805/2011 stanowi, że posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi w pisanych do licencji. W art. 10 i 11 tegoż rozporządzenia określono uprawnienia i uprawnienia uzupełniające jakie mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego i brak tam uprawnienia AFIS. Pragnę w tym miejscu nadmienić, że na wniosek AP uprawnienie</p>	<p>lotniczego znajduje się osoba pełniąca funkcję kierownika/szefa technicznego. Tak więc, proponowany przepis sankcjonuje bieżący stan w tym zakresie.</p> <p>W świetle powyższego opracowanie odrębnego załącznika dla ośrodków szkolenia AFIS jest bezzasadne.</p> <p>Kontroler posiadający ważne uprawnienie w danej jednostce może w bardzo uproszczony sposób uzyskać świadectwo AFIS i uprawnienie uzupełniające w jednostce. Służą temu odpowiednie zapisy o uznawaniu wiedzy i umiejętności zarówno na etapie szkolenia wstępnego jak i w jednostce zamieszczone w projekcie rozporządzenia. W tym celu zharmonizowano układ minimów programowych do szkolenia wstępnego i do szkolenia w zakresie uprawnień. Pozwala to na szybką identyfikację różnic w programach szkolenia obydwu specjalności i doszkolenie w zakresie specyfiki służby.</p> <p>Mając na względzie fakt, że każdy członek personelu lotniczego, w tym kontroler ruchu lotniczego i informator AFIS, może wykonywać czynności wynikające z posiadanej licencji/świadectwa kwalifikacji oraz wpisanych do nich ważnych uprawnień i ograniczeń, postulat AP nie może być uwzględniony. Ponadto, art. 9 rozporządzenia nr 805/2011 stanowi, że posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego są uprawnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi w pisanych do licencji. W art. 10 i 11 tegoż rozporządzenia określono uprawnienia i uprawnienia uzupełniające jakie mogą być wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego i brak tam uprawnienia AFIS. Pragnę w tym miejscu nadmienić, że na wniosek AP uprawnienie</p>
<p>67</p>	<p>AP</p>	<p>kontroler posiadający ważne uprawnienie w danej jednostce może wykonywać czynności AFIS w tej jednostce.</p>	<p>Nieuwzględniony</p>	

68	AP	<p>instruktor szkolenia personelu latającego (dowolnej specjalności) może uzyskać świadectwo kwalifikacji AFIS po skróconym szkoleniu, bez egzaminu państwowego, a na poczet praktyki „w jednostce” zalicza się nadzorowanie lotów szkolnych z danego lotniska.</p>	<p>Nieuwzględniony</p>	<p>AFIS zostało całkowicie wykresłone z projektu rozporządzenia. Każdemu członkowi personelu lotniczego, na zasadach określonych w typ projekcie rozporządzenia, można uznać posiadaną wiedzę i umiejętności. Służą temu odpowiednio opracowane minima programowe. Instruktorowi szkolenia personelu latającego (dowolnej specjalności) nie można wydać świadectwa kwalifikacji bez egzaminu, ponieważ zakres wiedzy i umiejętności członka personelu latającego i wydania stosownych licencji lub świadectw kwalifikacji jest bardzo różnicowany i musi podlegać sprawdzeniu.</p>
----	----	---	------------------------	--

