

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2023/893

z dnia 21 kwietnia 2023 r.

**zmieniające rozporządzenie (UE) 2015/340 ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 50 i 53, art. 62 ust. 14 i 15 oraz art. 72 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 <sup>(2)</sup> ustanowiono wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego.
- (2) Ograniczona elastyczność i dostępność zasobów kontrolerów ruchu lotniczego w Unii zawęży możliwości europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym („ATM”). Konieczne jest zatem dostosowanie ram prawnych dotyczących licencjonowania i kwalifikacji kontrolerów ruchu lotniczego.
- (3) W związku z szybkim rozwojem sektora lotnictwa należy zaktualizować rozporządzenie (UE) 2015/340, aby zapewnić jego odpowiedniość do celu, opłacalność i zgodność z obowiązującymi na całym świecie standardami i praktykami. Ważne jest ustanowienie ograniczonego systemu kwalifikacji bez jakichkolwiek pokrywających się elementów. W ramach aktualizacji programów szkoleń wstępnych należy zapewnić odpowiednie dostosowanie do ram regulacyjnych i potrzeb operacyjnych.
- (4) Zdaniem Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego („Agencja”) szkolenia wojskowych kontrolerów ruchu lotniczego prowadzone obecnie w państwach członkowskich mogą zapewnić wysoki poziom bezpieczeństwa i są porównywalne z wymaganiami dotyczącymi szkolenia cywilnych kontrolerów ruchu lotniczego określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/340. W związku z tym przy wydawaniu unijnych licencji kontrolera ruchu lotniczego należy uwzględnić krajowe szkolenia wojskowych kontrolerów ruchu lotniczego.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz.U. L 63 z 6.3.2015, s. 1).

- (5) Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego może zostać wydana po złożeniu wniosku o konwersję krajowej licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego, pod warunkiem że doświadczenie wnioskodawcy w zakresie wojskowego szkolenia wstępnego spełnia wymagania dotyczące szkolenia wstępnego określone w rozporządzeniu (UE) 2015/340, na podstawie krajowego raportu konwersji oraz po ukończeniu wszelkich dodatkowych szkoleń wynikających z analizy luk zawartej w tym raporcie.
- (6) Do celów tej konwersji krajowe certyfikaty potwierdzające zgodność z mającymi zastosowanie krajowymi wymogami wojskowymi należy uznać za równoważne krajowym licencjom wojskowego kontrolera ruchu lotniczego.
- (7) Wcześniej nabyte doświadczenie w ramach zapewniania służby wojskowej kontroli ruchu lotniczego należy uwzględniać przy ustalaniu kursu w zakresie uprawnień uzupełniających w jednostce dla wnioskodawcy zgodnie z załącznikiem I ATCO.D.055 lit. b) pkt 7.
- (8) Właściwe organy krajowe i organy wojskowe państw członkowskich powinny współpracować w celu zapewnienia skutecznego wdrożenia konwersji krajowych licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego na licencje praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego.
- (9) Wymagania mające zastosowanie do organów określone w rozporządzeniu (UE) 2015/340 należy zaktualizować w świetle postępu technicznego. Ponadto należy zapewnić spójność między wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2015/340 a wymogami określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/373<sup>(3)</sup>, jak również w rozporządzeniach Komisji (UE) nr 965/2012<sup>(4)</sup>, (UE) nr 1178/2011<sup>(5)</sup> i (UE) nr 139/2014<sup>(6)</sup>, ponieważ w większości przypadków ten sam organ jest organem odpowiedzialnym za nadzór nad kontrolerami ruchu lotniczego („ATCO”) i organizacjami szkoleniowymi w kilku dziedzinach lotnictwa. Niniejsze rozporządzenie przewiduje zatem „kompleksowe podejście systemowe”, które powinno zapewnić logiczne i spójne pod względem technologicznym podejście do wszystkich dziedzin lotnictwa.
- (10) Dostosowanie rozporządzenia (UE) 2015/340 do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014<sup>(7)</sup> w odniesieniu do zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych powinno zwiększyć pewność prawa i wspierać wdrażanie skutecznych systemów zgłaszania zdarzeń jako elementu zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach.
- (11) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ustanowionego na mocy art. 127 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) 2015/340 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) art. 1 ust. 1 lit. a) otrzymuje brzmienie:

- <sup>(3)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).
- <sup>(4)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 296 z 25.10.2012, s. 1).
- <sup>(5)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).
- <sup>(6)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).
- <sup>(7)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).

„a) przepisów i procedur wydawania, utrzymywania, zmiany, ograniczania, zawieszania lub cofania licencji kontrolera ruchu lotniczego i praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz powiązanych uprawnień i uprawnień uzupełniających, w tym przepisów i procedur konwersji krajowych licencji kontrolera ruchu lotniczego uzyskanych w trakcie służby wojskowej na unijne licencje kontrolera ruchu lotniczego, a także przywilejów i obowiązków posiadaczy tych licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających;”;

2) art. 1 ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego i kontrolerów ruchu lotniczego realizujących swoje zadania w ramach zakresu stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139;”;

3) art. 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

### **Zapewnianie służb kontroli ruchu lotniczego**

1. Służby kontroli ruchu lotniczego są zapewniane wyłącznie przez wykwalifikowanych kontrolerów ruchu lotniczego, którzy uzyskali licencję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Państwa członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie do swego personelu wojskowego wykonującego służbę na użytek powszechny.”;

4) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) »akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC)« oznaczają niewiążące standardy przyjęte przez Agencję w celu przedstawienia środków służących zapewnieniu zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego;”;

b) pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) »alternatywne sposoby spełnienia wymagań« oznaczają sposoby stanowiące alternatywę dla istniejących akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań lub nowe środki służące zapewnieniu zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do niego, w odniesieniu do których Agencja nie przyjęła żadnych powiązanych akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań;”;

c) dodaje się pkt 7a i 7b w brzmieniu:

„7a) »zaliczenie« oznacza uznanie szkolenia podjętego przez kontrolera ruchu lotniczego podczas służby wojskowej do celów ubiegania się o licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, która ma być wydana zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

7b) »krajowy raport konwersji« oznacza raport, na podstawie którego wcześniejsze szkolenie kontrolera ruchu lotniczego może zostać zaliczone przez właściwy organ, do którego skierowano wniosek o wydanie licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego;”;

d) pkt 11 otrzymuje brzmienie:

„11) »materiały zawierające wytyczne« oznaczają niewiążące materiały opracowane przez Agencję, które pomagają przedstawić znaczenie aktów delegowanych lub wykonawczych i które stosuje się w celu wsparcia stosowania rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do niego;”;

e) dodaje się pkt 14a w brzmieniu:

„14a) »wpis do licencji« oznacza upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, które określa szczególne kwalifikacje posiadacza licencji. Jest to termin ogólny stosowany do opisanego dokonania wpisu uprawnień uzupełniających instruktora szkolenia operacyjnego, instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego, osoby oceniającej oraz upoważnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej;”;

f) (nie dotyczy wersji polskiej);

g) dodaje się pkt 20a w brzmieniu:

„20a) »uprawnienie« oznacza upoważnienie wpisane do licencji lub związane z nią i stanowiące jej część, określające specjalne warunki, przywileje lub ograniczenia odnoszące się do takiej licencji;”;

h) (nie dotyczy wersji polskiej);

5) art. 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

### **Przepisy przejściowe**

1. Licencje, uprawnienia i uprawnienia uzupełniające wydane zgodnie z odpowiednimi przepisami krajowymi na podstawie dyrektywy 2006/23/WE oraz licencje, uprawnienia i uprawnienia uzupełniające wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 805/2011 uznaje się za wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

2. Posiadacze uprawnienia kontroli lotniska wizualnej (ADV), którzy nie posiadają uprawnienia kontroli lotniska instrumentalnej (ADI), są nadal upoważnieni do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które nie ma opublikowanych żadnych procedur podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów, pod warunkiem że uprawnienie uzupełniające w jednostce powiązane z uprawnieniem ADV jest nadal ważne.”;

6) art. 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

### **Zmiany w uprawnieniach i uprawnieniach uzupełniających**

1. Właściwy organ zmienia nazwę uprawnienia kontroli lotniska instrumentalnej (ADI) wystawionego przed 4 sierpnia 2024 r. na uprawnienie kontroli lotniska (ADC) nie później niż 4 sierpnia 2027 r. w sposób określony przez właściwy organ.

2. Właściwe organy nie wydają licencji zawierających uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV) po 4 sierpnia 2024 r., z wyjątkiem licencji dla kontrolerów ruchu lotniczego, o których mowa w art. 7 ust. 2.

3. Właściwe organy nie wydają licencji zawierających uprawnienia uzupełniające kontroli startów i lądowań (AIR), kontroli ruchu naziemnego (GMC), kontroli lotniska (TWR), dozoru ruchu naziemnego (GMS), kontroli za pomocą radaru (RAD) i kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (TCL) po 4 sierpnia 2024 r.

4. Przywileje wynikające z uprawnień uzupełniających kontroli startów i lądowań (AIR), kontroli ruchu naziemnego (GMC) i kontroli lotniska (TWR) wydanych przed 4 sierpnia 2024 r. stają się częścią przywilejów wynikających z uprawnienia kontroli lotniska (ADC). Jeżeli korzystanie z przywilejów posiadacza jest ograniczone wyłącznie do kontroli startów i lądowań lub kontroli naziemnej, należy to wskazać w uprawnieniu uzupełniającym w jednostce zgodnie z załącznikiem I ATCO.B.020 lit. d) w chwili zmiany nazwy uprawnienia kontroli lotniska instrumentalnej (ADI) na uprawnienie kontroli lotniska (ADC) zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

5. Przywileje wynikające z uprawnienia uzupełniającego dozoru ruchu naziemnego (GMS) wydane przed 4 sierpnia 2024 r. stają się częścią przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego w jednostce powiązane z uprawnieniem kontroli lotniska.

6. Właściwe organy zmieniają nazwę uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD) wydanego przed 4 sierpnia 2024 r. na uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska dozoru (SUR) w chwili zmiany nazwy uprawnienia kontroli lotniska instrumentalnej (ADI) na uprawnienie kontroli lotniska (ADC) zgodnie z ust. 1 niniejszego artykułu.

7. Przywileje wynikające z uprawnienia uzupełniającego kontroli rejonu kontrolowanego lotniska (TCL) wydane przed 4 sierpnia 2024 r. stają się częścią przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego w jednostce powiązane z uprawnieniem kontroli zbliżania dozoru (APS) lub uprawnieniem kontroli obszaru dozoru (ACS).”;

7) dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Artykuł 8a

**Konwersja krajowych licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego na licencje praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego**

1. Posiadacz krajowej licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydanej przez państwo członkowskie może wystąpić o konwersję tej licencji na licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, o której mowa w ATCO.B.001. Wnioski o konwersję licencji należy składać do właściwego organu państwa członkowskiego, w którego siłach zbrojnych służył wnioskodawca.
2. Właściwy organ, który otrzymał wniosek, o którym mowa w ust. 1, przyznaje wnioskodawcy zaliczenie w celu wykazania zgodności z odpowiednimi wymaganiami określonymi w załączniku I (część ATCO) zgodnie z krajowym raportem konwersji ustanowionym przez właściwy organ danego państwa członkowskiego.
3. Właściwy organ państwa członkowskiego przekazuje Agencji krajowy raport konwersji, który:
  - a) zawiera opis krajowych wymogów, na podstawie których wydaje się licencje wojskowego kontrolera ruchu lotniczego w tym państwie członkowskim;
  - b) zawiera opis zakresu przywilejów wynikających z posiadania licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego, o których mowa w lit. a);
  - c) zawiera wskazanie, które wymagania określone w załączniku I (część ATCO) mają zostać zaliczone;
  - d) zawiera wskazanie dodatkowych szkoleń, w tym wymaganych egzaminów i ocen, które mają przejść wnioskodawcy; wymagane egzaminy i oceny przeprowadza organizacja szkoleniowa spełniająca wymagania określone w załączniku III (część ATCO.OR) i posiadająca certyfikat uprawniający do prowadzenia szkolenia wstępnego do celów wydawania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
  - e) zawiera oświadczenie potwierdzające, że spełnienie przez wnioskodawcę wymagań dotyczących szkoleń, egzaminów i ocen opisanych w krajowym raporcie konwersji można uznać za równoważne pomyślnemu ukończeniu szkolenia wstępnego wymaganego na podstawie niniejszego rozporządzenia do celów wydania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego;
  - f) zawiera kopie całej stosownej dokumentacji uzupełniającej, w tym kopie odpowiednich krajowych wymogów i procedur, w której wykazano, w jaki sposób właściwy organ państwa członkowskiego określił elementy wymienione w lit. a)–e) powyżej.”;
- 8) w załącznikach I–IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikami I–IV do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

**Data wejścia w życie i data rozpoczęcia stosowania**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 4 sierpnia 2024 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 kwietnia 2023 r.

W imieniu Komisji  
Przewodnicząca  
Ursula VON DER LEYEN

## ZAŁĄCZNIK I

W załączniku I (część ATCO) do rozporządzenia (UE) 2015/340 wprowadza się następujące zmiany:

1) ATCO.A.010 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.A.010 Wniosek o zmianę właściwego organu**

- a) Jeżeli posiadacz licencji zamierza korzystać z przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego w jednostce w państwie członkowskim, w którym właściwym organem nie jest organ, który wydał licencję, posiadacz licencji przedkłada wniosek o zmianę właściwego organu na właściwy organ państwa członkowskiego, w którym ma korzystać z przywilejów, zgodnie z procedurą ustanowioną przez ten organ. W tym celu zaangażowane właściwe organy przekazują sobie wszystkie istotne informacje potrzebne do dokonania zmiany właściwego organu oraz wymiany licencji zgodnie z procedurami, o których mowa w ATCO.AR.B.001 lit. c) i ATCO.AR.D.003.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) powyżej zmiana właściwego organu nie jest wymagana w przypadku korzystania z przywilejów instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego lub osoby oceniającej w środowisku szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego lub w przypadku korzystania z przywilejów wynikających z licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego.
- c) Do celów korzystania z przywilejów wynikających z licencji w państwie członkowskim innym niż państwo, w którym została wydana licencja, posiadacz licencji musi spełnić wymagania w zakresie biegłości językowej, o których mowa w ATCO.B.030, ustanowione przez państwo członkowskie, w którym ma korzystać z tych przywilejów.”;

2) ATCO.A.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.A.015 Korzystanie z przywilejów wynikających z licencji a czasowa niezdolność**

- a) Korzystanie z przywilejów wynikających z licencji jest uzależnione od uprawnień i uprawnień uzupełniających, ważności uprawnień uzupełniających w jednostce i wpisów do licencji oraz orzeczenia lekarskiego, chyba że orzeczenie lekarskie nie jest wymagane zgodnie z lit. b).
- b) Orzeczenie lekarskie nie jest wymagane w przypadku korzystania z przywilejów instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego lub osoby oceniającej w środowisku szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego.
- c) Posiadacze licencji nie mogą korzystać z przywilejów wynikających z licencji, jeżeli mają oni jakiegokolwiek wątpliwości co do swojej zdolności do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji, i w takich przypadkach niezwłocznie powiadamiają odpowiednią instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej o czasowej niezdolności do korzystania z przywilejów wynikających z licencji.
- d) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mogą stwierdzić czasową niezdolność posiadacza licencji w przypadku otrzymania informacji o jakichkolwiek wątpliwościach co do zdolności posiadacza licencji do bezpiecznego korzystania z przywilejów wynikających z licencji.
- e) Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej opracowują i stosują obiektywne, przejrzyste i niedyskryminujące procedury umożliwiające posiadaczom licencji zgłaszającym czasową niezdolność do korzystania z przywilejów wynikających z licencji zgodnie z lit. c) stwierdzenie czasowej niezdolności posiadacza licencji zgodnie z lit. d) i poinformowanie właściwego organu zgodnie z tą procedurą.
- f) Procedury, o których mowa w lit. e), są uwzględnione w programie utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce zgodnie z ATCO.B.025 lit. a) pkt 13.”;

3) ATCO.B.001 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.B.001 Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego**

- a) Posiadacze licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego są upoważnieni do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi do licencji oraz do podjęcia szkolenia w zakresie dodatkowych uprawnień uzupełniających lub uprawnień uzupełniających w jednostce.

- b) Kandydaci ubiegający się o licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego:
- 1) ukończyli co najmniej 18 lat;
  - 2) w okresie 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku pomyślnie ukończyli szkolenie wstępne w organizacji szkoleniowej spełniającej wymagania określone w załączniku III (część ATCO.OR), odpowiednie dla danego uprawnienia i w stosownym przypadku dla uprawnienia uzupełniającego, zgodnie z częścią ATCO podczęść D sekcja 2;
  - 3) posiadają ważne orzeczenie lekarskie;
  - 4) wykazali się biegłością językową na odpowiednim poziomie zgodnie z wymaganiami określonymi w ATCO.B.030.
- c) Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego zawiera uprawnienie lub uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej, co najmniej jedno uprawnienie i w stosownych przypadkach jedno uprawnienie uzupełniające.
- d) Posiadacz licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, który nie zaczął korzystać z praw wynikających z tej licencji w ciągu roku od dnia jej wydania lub przerwał korzystanie z tych przywilejów na ponad rok, może rozpocząć lub kontynuować szkolenie operacyjne dotyczące tego uprawnienia wyłącznie:
- 1) jeżeli organizacja szkoleniowa spełniająca wymagania określone w załączniku III (część ATCO.OR) i certyfikowana jako organizacja uprawniona do prowadzenia szkolenia wstępnego odpowiedniego dla tego uprawnienia przeprowadziła ocenę wcześniejszego poziomu wiedzy w celu stwierdzenia, czy posiadacz licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego w dalszym ciągu spełnia wymagania dotyczące posiadania tego uprawnienia, oraz
  - 2) po spełnieniu wszelkich wymagań dotyczących szkolenia wynikających z oceny, o której mowa w lit. d) pkt 1 powyżej.”;
- 4) ATCO.B.005 lit. e) otrzymuje brzmienie:
- „e) Posiadacz licencji kontrolera ruchu lotniczego, który w ciągu roku od dnia wydania licencji nie zaczął korzystać z przywilejów wynikających z któregokolwiek z uprawnień, może rozpocząć szkolenie operacyjne dotyczące tego uprawnienia wyłącznie:
- 1) jeżeli organizacja szkoleniowa spełniająca wymagania określone w załączniku III (część ATCO.OR) i certyfikowana jako organizacja uprawniona do prowadzenia szkolenia wstępnego odpowiedniego dla tego uprawnienia przeprowadziła ocenę wcześniejszego poziomu wiedzy w celu stwierdzenia, czy posiadacz licencji kontrolera ruchu lotniczego w dalszym ciągu spełnia wymagania dotyczące posiadania tego uprawnienia, oraz
  - 2) po spełnieniu wszelkich wymagań dotyczących szkolenia wynikających z oceny, o której mowa w lit. e) pkt 1 powyżej.”;
- 5) ATCO.B.010 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.B.010 Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego**

- a) Licencje zawierają jedno lub kilka spośród poniższych uprawnień, co umożliwia wskazanie rodzaju służby, do której zapewniania upoważniony jest posiadacz licencji:
- 1) uprawnienie kontroli lotniska (ADC), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;
  - 2) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych bez wykorzystywania urządzeń dozorowania;
  - 3) uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej (APS), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń dozorowania;
  - 4) uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej (ACP), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych bez wykorzystywania urządzeń dozorowania;
  - 5) uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej (ACS), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń dozorowania.

- b) Posiadacz uprawnienia, który przerwał korzystanie z przywilejów związanych z tym uprawnieniem na bezpośrednio poprzedzający okres co najmniej czterech kolejnych lat, może rozpocząć szkolenie operacyjne dotyczące tego uprawnienia wyłącznie:
- 1) jeżeli organizacja szkoleniowa spełniająca wymagania określone w załączniku III (część ATCO.OR) i certyfikowana jako organizacja uprawniona do prowadzenia szkolenia odpowiedniego dla tego uprawnienia przeprowadziła ocenę wcześniejszego poziomu wiedzy w celu stwierdzenia, czy ten posiadacz uprawnienia w dalszym ciągu spełnia warunki posiadania tego uprawnienia, oraz
  - 2) po spełnieniu wszelkich wymagań dotyczących szkolenia wynikających z oceny, o której mowa w lit. b) pkt 1 powyżej.”;
- 6) ATCO.B.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.B.015 Uprawnienia uzupełniające**

- a) Uprawnienie kontroli lotniska (ADC) może zawierać uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska dozorowanej (SUR), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli lotniska za pomocą systemów kontroli dozorowanej.
  - b) Uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej (APS) może zawierać co najmniej jedno z następujących uprawnień uzupełniających:
    - 1) uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (PAR), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń radarowych podejścia precyzyjnego dla statków powietrznych przy podejściu końcowym do drogi startowej;
    - 2) uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru dozorowania (SRA), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia nieprecyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń dozorowania dla statków powietrznych przy podejściu końcowym do drogi startowej.
  - c) Uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej (ACP) może zawierać uprawnienie uzupełniające kontroli oceanicznej (OCN), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych poruszających się w Obszarze Kontroli Oceanicznej.
  - d) Uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej (ACS) może zawierać uprawnienie uzupełniające OCN, które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych poruszających się w Obszarze Kontroli Oceanicznej.”;
- 7) ATCO.B.020 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.B.020 Uprawnienia uzupełniające w jednostce**

- a) Uprawnienie uzupełniające w jednostce uprawnia posiadacza licencji do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora, określonej grupy sektorów lub stanowisk pracy w ramach odpowiedzialności organu służb ruchu lotniczego.
- b) Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie uzupełniające w jednostce muszą najpierw pomyślnie ukończyć kurs w zakresie uprawnień uzupełniających w jednostce zgodnie z wymaganiami określonymi w części ATCO podczęść D sekcja 3.
- c) W drodze wyjątku od lit. b) etap szkolenia operacyjnego określony w części ATCO podczęść D sekcja 3 może nie być wymagany w przypadku, gdy uprawnienie uzupełniające w jednostce wydaje się w związku z wydaniem tymczasowego upoważnienia OJTI dla tej samej jednostki.
- d) Ograniczenia w korzystaniu z przywilejów wynikających z uprawnienia kontroli lotniska (ADC) wskazuje się w uprawnieniu uzupełniającym w jednostce.
- e) Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie uzupełniające w jednostce zmieniający swój właściwy organ zgodnie z ATCO.A.010, oprócz wymagań określonych w ATCO.B.020 lit. b) muszą spełnić wymagania określone w ATCO.D.060 lit. f).
- f) Właściwy organ może określić dodatkowe wymagania, które oprócz wymagań określonych w lit. b) muszą spełnić kontrolerzy ruchu lotniczego zapewniający służby kontroli ruchu lotniczego dla statków powietrznych wykonujących próby w locie.
- g) Uprawnienia uzupełniające w jednostce są ważne przez okres określony w programie utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce. Okres ten nie przekracza trzech lat.



- h) Okres ważności uprawnień uzupełniających w jednostce, które wydaje się po raz pierwszy lub wznawia, rozpoczyna się nie później niż 30 dni od daty pomyślnego przejścia oceny.
  - i) Uprawnienia uzupełniające w jednostce przedłuża się, jeśli:
    - 1) wnioskodawca korzystał z przywilejów wynikających z licencji przez minimalną liczbę godzin określoną w programie utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce;
    - 2) wnioskodawca podjął szkolenie odświeżające w okresie ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce zgodnie z programem utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce;
    - 3) wiedza i umiejętności wnioskodawcy zostały ocenione zgodnie z programem utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce nie wcześniej niż trzy miesiące przed datą wygaśnięcia uprawnienia uzupełniającego w jednostce.
  - j) Uprawnienia uzupełniające w jednostce przedłuża się pod warunkiem spełnienia wymagań określonych w lit. i) w ciągu trzech miesięcy bezpośrednio poprzedzających datę wygaśnięcia. W takich przypadkach okres ważności liczy się od tej daty wygaśnięcia.
  - k) W przypadku przedłużenia uprawnienia uzupełniającego w jednostce przed okresem przewidzianym w lit. j) okres jego ważności rozpoczyna się nie później niż 30 dni od daty pomyślnego przejścia oceny, pod warunkiem że spełniono również wymagania określone w lit. i) pkt 1 i 2.
  - l) W przypadku wygaśnięcia uprawnienia uzupełniającego w jednostce posiadacz licencji musi pomyślnie ukończyć kurs w zakresie uprawnienia uzupełniającego w jednostce zgodnie z wymaganiami określonymi w części ATCO podczęść D sekcja 3 w celu wznowienia uprawnienia.”;
- 8) ATCO.B.025 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.B.025 Program utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce**

- a) Programy utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce są ustalane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej i zatwierdzane przez właściwy organ. Program utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce obejmuje co najmniej następujące elementy:
- 1) ważność uprawnienia uzupełniającego lub uprawnień uzupełniających w jednostce zgodnie z ATCO.B.020 lit. g);
  - 2) maksymalny nieprzerwany okres, w którym w czasie ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce nie korzysta się z przywilejów z niego wynikających. Okres ten nie przekracza 90 dni kalendarzowych;
  - 3) minimalną liczbę godzin lub – w przypadku uprawnień uzupełniających SRA i PAR – minimalną liczbę podejść do korzystania z przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego w jednostce w określonym okresie, który nie przekracza 12 miesięcy, do celów ATCO.B.020 lit. i) pkt 1. W przypadku instruktorów szkolenia operacyjnego korzystających z przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego OJTI czas spędzony na szkoleniu oblicza się dla maksymalnie 50 % godzin wymaganych do przedłużenia uprawnienia uzupełniającego w jednostce;
  - 4) procedury dotyczące przypadków, w których posiadacz licencji nie spełnia wymagań określonych w lit. a) pkt 2 i 3;
  - 5) procesy oceny wiedzy i umiejętności, w tym oceny przedmiotów szkolenia odświeżającego zgodnie z ATCO.D.080 lit. b);
  - 6) procesy przeprowadzania egzaminów sprawdzających wiedzę teoretyczną i zrozumienie tematyki, które są niezbędne do korzystania z przywilejów wynikających z tych uprawnień i uprawnień uzupełniających;
  - 7) procesy określania tematów i podtematów, celów i metod na potrzeby szkolenia uzupełniającego;
  - 8) minimalny czas trwania i częstotliwość szkoleń odświeżających;
  - 9) procesy przeprowadzania egzaminów sprawdzających wiedzę teoretyczną lub ocen umiejętności praktycznych uzyskanych podczas szkolenia przejściowego, w tym zaliczenia z egzaminów;
  - 10) procesy realizowane w przypadku niezdania egzaminu lub nieuzyskania pozytywnej oceny, w tym procedury odwoławcze;
  - 11) kwalifikacje, role i obowiązki personelu szkolącego;

- 12) procedurę zapewniającą przeciwiczenie przez instruktorów szkolenia praktycznego technik szkoleniowych w zakresie procedur będących przedmiotem szkolenia zgodnie z ATCO.C.010 lit. b) pkt 3 i ATCO.C.030 lit. b) pkt 3;
  - 13) procedury stwierdzania przypadków czasowej niezdolności do korzystania z przywilejów wynikających z licencji i postępowania z takimi przypadkami oraz informowania właściwego organu zgodnie z ATCO.A.015 lit. e);
  - 14) określenie rejestrów dotyczących szkolenia uzupełniającego i ocen, które należy prowadzić, zgodnie z ATCO.OR.C.020;
  - 15) proces oraz przyczyny dokonywania przeglądów i zmian programu utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce oraz jego przedstawianie właściwemu organowi. Przegląd programu utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce odbywa się co najmniej raz na trzy lata.
- b) W celu spełnienia wymagania określonego w lit. a) pkt 3 instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej prowadzą rejestry dotyczące godzin korzystania z przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnień uzupełniających w jednostce przez posiadacza licencji pracującego w sektorach, grupie sektorów lub na stanowiskach pracy w organie kontroli ruchu lotniczego oraz udostępniają te dane na żądanie właściwym organom i posiadaczowi licencji.
- c) Przy ustanawianiu procedur, o których mowa w lit. a) pkt 4 i 13, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają stosowanie mechanizmów gwarantujących sprawiedliwe traktowanie posiadaczy licencji, którym nie można przedłużyć ważności uprawnień uzupełniających.”;
- 9) ATCO.B.040 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Oceny biegłości językowej dokonuje się przy wykorzystaniu metody zatwierdzonej przez dowolny właściwy organ, która obejmuje:
- 1) proces przeprowadzania oceny;
  - 2) kwalifikacje osób oceniających;
  - 3) procedurę odwoławczą.”;
- 10) ATCO.C.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.015 Wniosek o uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego**

Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie uzupełniające OJTI muszą:

- a) posiadać licencję kontrolera ruchu lotniczego wraz z ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce;
  - b) korzystać z przywilejów wynikających z licencji kontrolera ruchu lotniczego przez okres co najmniej dwóch lat bezpośrednio poprzedzający złożenie wniosku. Na wniosek organizacji szkoleniowej właściwy organ może skrócić ten okres do nie mniej niż roku; oraz
  - c) w ciągu 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku pomyślnie ukończyć kurs z zakresu praktycznych technik szkoleniowych, w trakcie którego przekazuje się niezbędną wiedzę i kształci niezbędne umiejętności pedagogiczne, oraz zostać odpowiednio ocenieni.”;
- 11) ATCO.C.020 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.020 Ważność uprawnienia uzupełniającego instruktora szkolenia operacyjnego**

- a) Uprawnienie uzupełniające OJTI jest ważne przez trzy lata.
- b) Uprawnienie uzupełniające OJTI może zostać przedłużone po pomyślnym ukończeniu szkolenia odświeżającego w zakresie praktycznych umiejętności nauczania w okresie jego ważności, pod warunkiem spełnienia wymagania określonego w ATCO.C.015 lit. a).
- c) W przypadku wygaśnięcia uprawnienia uzupełniającego OJTI można je wznowić pod warunkiem spełnienia wymagania określonego w ATCO.C.015 lit. a), jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie posiadacz uprawnienia uzupełniającego OJTI:
  - 1) przeszedł szkolenie odświeżające w zakresie praktycznych umiejętności nauczania; oraz
  - 2) pomyślnie przeszedł ocenę wiedzy i umiejętności instruktora szkolenia praktycznego.

- d) W przypadku pierwszego wydania i wznowienia okres ważności uprawnienia uzupełniającego OJTI rozpoczyna się nie później niż 30 dni od daty pomyślnego przejścia oceny.
- e) W razie niespełnienia wymagania określonego w ATCO.C.015 lit. a) uprawnienie uzupełniające OJTI można wymienić na uprawnienie uzupełniające STDI pod warunkiem zapewnienia zgodności z wymaganiami określonymi w ATCO.C.040 lit. b) i c).”;

12) ATCO.C.030 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.030 Przywileje instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI)**

- a) Posiadacze uprawnienia uzupełniającego STDI są upoważnieni do prowadzenia szkolenia praktycznego na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego:
  - 1) w zakresie tematów o charakterze praktycznym podczas szkolenia wstępnego;
  - 2) w przypadku szkolenia w jednostce innego niż szkolenie operacyjne; oraz
  - 3) w przypadku szkolenia uzupełniającego.STDI prowadzący szkolenie przedoperacyjne posiada lub posiadał odpowiednie uprawnienie uzupełniające w jednostce.
- b) Posiadacze uprawnienia uzupełniającego STDI korzystają z przywilejów wynikających z tego uprawnienia, wyłącznie jeśli:
  - 1) posiadają co najmniej dwuletnie doświadczenie w zakresie uprawnienia będącego przedmiotem szkolenia;
  - 2) wykazali się znajomością aktualnych praktyk operacyjnych;
  - 3) przećwiczyli techniki nauczania procedur będących przedmiotem szkolenia.
- c) W drodze wyjątku od lit. b) pkt 1:
  - 1) na wniosek organizacji szkoleniowej właściwy organ może skrócić okres dwóch lat do nie mniej niż roku;
  - 2) do celów szkolenia podstawowego odpowiednie jest każde posiadane uprawnienie;
  - 3) do celów szkolenia w zakresie uprawnień szkolenie w zakresie określonych i wybranych zadań operacyjnych może zostać przeprowadzone przez STDI posiadającego uprawnienie, które jest właściwe dla danego określonego i wybranego zadania operacyjnego.”;

13) ATCO.C.035 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.035 Wniosek o uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego**

Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie uzupełniające STDI muszą:

- a) korzystać z przywilejów wynikających z licencji kontrolera ruchu lotniczego w związku z każdym uprawnieniem od co najmniej dwóch lat. Na wniosek organizacji szkoleniowej właściwy organ może skrócić ten okres do nie mniej niż roku; oraz
- b) w ciągu 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku pomyślnie ukończyć kurs z zakresu praktycznych technik szkoleniowych, w trakcie którego przekazuje się niezbędną wiedzę i kształci niezbędne umiejętności pedagogiczne z wykorzystaniem metod teoretycznych i praktycznych, oraz zostać odpowiednio ocenieni.”;

14) ATCO.C.040 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.040 Ważność uprawnienia uzupełniającego instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego**

- a) Uprawnienie uzupełniające STDI jest ważne przez trzy lata.
- b) Uprawnienie uzupełniające STDI może zostać przedłużone po pomyślnym ukończeniu szkolenia odświeżającego w zakresie praktycznych umiejętności nauczania oraz aktualnych praktyk operacyjnych w okresie ważności tego uprawnienia.

- c) W przypadku wygaśnięcia uprawnienia uzupełniającego STDI można je wznowić, jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie posiadacz uprawnienia uzupełniającego STDI:
- 1) przeszedł szkolenie odświeżające w zakresie praktycznych umiejętności nauczania i aktualnych praktyk operacyjnych; oraz
  - 2) pomyślnie przeszedł ocenę wiedzy i umiejętności instruktora szkolenia praktycznego.
- d) W przypadku pierwszego wydania i wznowienia okres ważności uprawnienia uzupełniającego STDI rozpoczyna się nie później niż 30 dni od daty pomyślnego przejścia oceny.”;
- 15) ATCO.C.045 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.045 Przywileje osoby oceniającej**

- a) Oceny dokonuje wyłącznie osoba posiadająca uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej.
- b) Posiadacze uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej są upoważnieni do dokonywania ocen:
- 1) podczas szkolenia wstępnego prowadzącego do wydania licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub w stosownych przypadkach wydania nowego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego;
  - 2) wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności do celów ATCO.B.001 lit. d), ATCO.B.005 lit. e) i ATCO.B.010 lit. b);
  - 3) praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby wydania uprawnienia uzupełniającego w jednostce i w stosownych przypadkach uprawnienia uzupełniającego lub uprawnień uzupełniających;
  - 4) kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby wydania uprawnienia uzupełniającego w jednostce i w stosownych przypadkach uprawnienia uzupełniającego lub uprawnień uzupełniających, a także przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce;
  - 5) kandydatów na instruktorów szkolenia praktycznego lub kandydatów na osoby oceniające pod warunkiem zapewnienia zgodności z obowiązującymi wymaganiami określonymi w lit. d) pkt 2–4.
- c) Posiadacze uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej korzystają z przywilejów wynikających z tego uprawnienia, wyłącznie jeśli:
- 1) posiadają co najmniej dwuletnie doświadczenie w zakresie uprawnienia i uprawnienia uzupełniającego lub uprawnień uzupełniających będących przedmiotem oceny; oraz
  - 2) wykazali się znajomością aktualnych praktyk operacyjnych.
- d) Posiadacze uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej korzystają z przywilejów wynikających z tego uprawnienia, wyłącznie jeśli oprócz wymagań określonych w lit. c) spełniają następujące wymagania:
- 1) w przypadku ocen prowadzących do wydania, przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce – posiadają również uprawnienie uzupełniające w jednostce związane z oceną przez bezpośrednio poprzedzający okres co najmniej roku;
  - 2) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności kandydata ubiegającego się o wydanie lub wznowienie uprawnienia uzupełniającego STDI – posiadają uprawnienie uzupełniające STDI lub OJTI i korzystają z przywilejów wynikających z tego uprawnienia uzupełniającego od co najmniej trzech lat;
  - 3) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności kandydata ubiegającego się o wydanie lub wznowienie uprawnienia uzupełniającego OJTI – posiadają uprawnienie uzupełniające OJTI i korzystają z przywilejów wynikających z tego uprawnienia uzupełniającego od co najmniej trzech lat;
  - 4) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności kandydata ubiegającego się o wydanie lub wznowienie uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej – korzystają z przywilejów wynikających z uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej od co najmniej trzech lat.
- e) Przy dokonywaniu oceny do celów wydania i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce oraz w celu zapewnienia nadzoru nad operacyjnym stanowiskiem pracy, osoba oceniająca posiada również uprawnienie uzupełniające OJTI lub obecny jest instruktor szkolenia operacyjnego posiadający ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce związane z oceną.”;

16) ATCO.C.055 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.055 Wniosek o uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej**

Wnioskodawcy ubiegający się o uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej muszą:

- a) korzystać z przywilejów wynikających z licencji kontrolera ruchu lotniczego od co najmniej dwóch lat; oraz
- b) w ciągu 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku pomyślnie ukończyć kurs osoby oceniającej, w trakcie którego przekazuje się niezbędną wiedzę i kształci niezbędne umiejętności z wykorzystaniem metod teoretycznych i praktycznych, oraz zostać odpowiednio ocenieni.”;

17) ATCO.C.060 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.C.060 Ważność uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej**

- a) Uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej jest ważne przez trzy lata.
- b) Uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej może zostać przedłużone po pomyślnym ukończeniu szkolenia odświeżającego w zakresie umiejętności prowadzenia oceny oraz aktualnych praktyk operacyjnych w okresie ważności tego uprawnienia.
- c) W przypadku wygaśnięcia uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej można je wznowić, jeżeli w ciągu 12 miesięcy poprzedzających złożenie wniosku o wznowienie posiadacz uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej:
  - 1) przeszedł szkolenie odświeżające w zakresie umiejętności niezbędnych do dokonywania oceny oraz aktualnych praktyk operacyjnych; oraz
  - 2) pomyślnie przeszedł ocenę wiedzy i umiejętności osoby oceniającej.
- d) W przypadku pierwszego wydania i wznowienia okres ważności uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej rozpoczyna się nie później niż 30 dni od daty pomyślnego przejścia oceny.”;

18) ATCO.D.010 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.D.010 Elementy szkolenia wstępnego**

- a) Szkolenie wstępne, skierowane do kandydata ubiegającego się o licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub wydanie dodatkowego uprawnienia lub w stosownych przypadkach uprawnienia uzupełniającego, obejmuje:
  - 1) szkolenie podstawowe, obejmujące wszystkie przedmioty, tematy i podtematy określone w dodatku 2 do załącznika I; oraz
  - 2) szkolenie w zakresie uprawnień, obejmujące przedmioty, tematy i podtematy dotyczące co najmniej jednego z następujących uprawnień:
    - (i) uprawnienie kontroli lotniska – ADC, zdefiniowane w dodatku 3 do załącznika I;
    - (ii) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej – APP, zdefiniowane w dodatku 4 do załącznika I;
    - (iii) uprawnienie kontroli obszaru proceduralnej – ACP, zdefiniowane w dodatku 5 do załącznika I;
    - (iv) uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej – APS, zdefiniowane w dodatku 6 do załącznika I;
    - (v) uprawnienie kontroli obszaru dozorowanej – ACS, zdefiniowane w dodatku 7 do załącznika I.
- b) Szkolenie w zakresie dodatkowego uprawnienia obejmuje przedmioty, tematy i podtematy mające zastosowanie do co najmniej jednego z uprawnień określonych w lit. a) pkt 2.
- c) Szkolenie mające na celu umożliwienie wznowienia uprawnienia po negatywnej ocenie wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności zgodnie z ATCO.B.010 lit. b) dostosowuje się do wyniku tej oceny.
- d) Szkolenie w zakresie uprawnienia uzupełniającego obejmuje przedmioty, tematy i podtematy opracowane przez organizację szkoleniową i zatwierdzone jako część kursu szkoleniowego.
- e) Szkolenie podstawowe lub szkolenie w zakresie uprawnień może zostać uzupełnione przedmiotami, tematami i podtematami dodatkowymi względem zagadnień dotyczących funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej (FAB) lub środowiska krajowego bądź dla nich specyficznymi.”;

19) (nie dotyczy wersji polskiej);

20) ATCO.D.025 lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Zaliczenie w ramach oceny uzyskuje kandydat, który konsekwentnie wykazuje się wymaganymi wynikami wymienionymi w ATCO.D.030 oraz postawą niezbędną do wykonywania bezpiecznych operacji w ramach służby kontroli ruchu lotniczego.”;

21) ATCO.D.035 lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) Zaliczenie w ramach oceny uzyskuje kandydat, który konsekwentnie wykazuje się wymaganymi wynikami określonymi w ATCO.D.040 oraz postawą niezbędną do bezpiecznego zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego.”;

22) ATCO.D.040 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.D.040 Docelowe wyniki szkolenia w zakresie uprawnień**

a) W odniesieniu do każdego kursu szkoleniowego w zakresie uprawnień określa się docelowe wyniki szkolenia w zakresie uprawnień oraz zadania związane z tymi wynikami.

b) Docelowe wyniki szkolenia w zakresie uprawnień, które musi osiągnąć kandydat, są następujące:

- 1) wykazanie się zdolnością do zarządzania ruchem lotniczym w sposób zapewniający bezpieczne, prawidłowe i sprawne służby; oraz
- 2) radzenie sobie z sytuacjami związanymi ze złożonym i natężonym ruchem.

c) Oprócz wymagań określonych w lit. b) zgodnie z docelowymi wynikami szkolenia w zakresie uprawnień kontroli lotniska (ADC) kandydaci muszą:

- 1) radzić sobie z obciążeniem pracą i zapewniać służby ruchu lotniczego w określonym obszarze odpowiedzialności za lotnisko; oraz
- 2) stosować techniki kontroli lotniska i procedury operacyjne w odniesieniu do ruchu lotniskowego.

d) Oprócz wymagań określonych w lit. b) zgodnie z docelowymi wynikami szkolenia w zakresie uprawnień kontroli zbliżania proceduralnej (APP) kandydaci muszą:

- 1) radzić sobie z obciążeniem pracą i zapewniać służby ruchu lotniczego w określonym obszarze odpowiedzialności za kontrolę zbliżania; oraz
- 2) stosować kontrolę zbliżania proceduralną, techniki planowania i procedury operacyjne w odniesieniu do ruchu przylatującego, oczekującego, odlatującego i przelatującego.

e) Oprócz wymagań określonych w lit. b) zgodnie z docelowymi wynikami szkolenia w zakresie uprawnień kontroli zbliżania dozorowanej (APS) kandydaci muszą:

- 1) radzić sobie z obciążeniem pracą i zapewniać służby ruchu lotniczego w określonym obszarze odpowiedzialności za kontrolę zbliżania; oraz
- 2) stosować kontrolę zbliżania dozorowaną, techniki planowania i procedury operacyjne w odniesieniu do ruchu przylatującego, oczekującego, odlatującego i przelatującego.

f) Oprócz wymagań określonych w lit. b) zgodnie z docelowymi wynikami szkolenia w zakresie uprawnień kontroli obszaru proceduralnej (ACP) kandydaci muszą:

- 1) radzić sobie z obciążeniem pracą i zapewniać służby ruchu lotniczego w określonym obszarze odpowiedzialności za kontrolę obszaru; oraz
- 2) stosować kontrolę obszaru proceduralną, techniki planowania i procedury operacyjne w odniesieniu do ruchu w obszarze.

g) Oprócz wymagań określonych w lit. b) zgodnie z docelowymi wynikami szkolenia w zakresie uprawnień kontroli obszaru dozorowanej (ACS) kandydaci muszą:

- 1) radzić sobie z obciążeniem pracą i zapewniać służby ruchu lotniczego w określonym obszarze odpowiedzialności za kontrolę obszaru; oraz
- 2) stosować kontrolę obszaru dozorowaną, techniki planowania i procedury operacyjne w odniesieniu do ruchu w obszarze.”;

23) ATCO.D.050 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.D.050 Warunki wstępne szkolenia w jednostce**

Pod warunkiem że spełnione zostały wymagania określone w ATCO.B.001 lit. d), ATCO.B.005 lit. e) i ATCO.B.010 lit. b):

- a) szkolenie w jednostce mogą rozpocząć wyłącznie osoby, które pomyślnie ukończyły szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia i, w stosownych przypadkach, uprawnienia uzupełniającego;
- b) etap szkolenia operacyjnego w ramach szkolenia w jednostce mogą rozpocząć wyłącznie osoby posiadające licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub kontrolera ruchu lotniczego wraz z odpowiednim uprawnieniem oraz w stosownych przypadkach uprawnieniem uzupełniającym.”;

24) ATCO.D.060 lit. e) i f) otrzymują brzmienie:

- „e) Szkolenie w zakresie uprawnienia uzupełniającego obejmuje przedmioty, tematy i podtematy opracowane przez organizację szkoleniową i zatwierdzone jako część kursu szkoleniowego.
- f) Kursy w zakresie uprawnień uzupełniających w jednostce podejmowane przez praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego lub kontrolerów ruchu lotniczego w państwie członkowskim, w którym właściwym organem nie jest organ, który wydał licencję, dostosowuje się w taki sposób, aby zawierały elementy szkolenia wstępnego, które są specyficzne dla FAB lub środowiska krajowego. To samo wymaganie ma zastosowanie w przypadkach, gdy kandydat ubiegający się o licencję praktykanta ukończył szkolenie wstępne w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, które będzie wydawać licencję praktykanta.”;

25) dodatek 2 do załącznika I otrzymuje brzmienie:

*„Dodatek 2 do załącznika I*

**SKOLENIE PODSTAWOWE**

(Dotyczy: załącznika I (część ATCO) podczęść D sekcja 2 ATCO.D.010 lit. a) pkt 1)

SPIS TREŚCI

PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU

PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE

PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA

PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA

PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE

PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE

PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY

PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

**PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

TEMAT INTRB 1 – ORGANIZACJA KURSU

Podtemat INTRB 1.1 – Prezentacja kursu

Podtemat INTRB 1.2 – Zarządzanie kursem

Podtemat INTRB 1.3 – Materiały naukowe i dokumentacja szkoleniowa

TEMAT INTRB 2 – WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO ATC

Podtemat INTRB 2.1 – Treść, metodyka i organizacja kursu

- Podtemat INTRB 2.2 – Zasady szkolenia
- Podtemat INTRB 2.3 – Proces oceny
- TEMAT INTRB 3 – WPROWADZENIE DO PRZYSZŁOŚCI ATCO
- Podtemat INTRB 3.1 – Perspektywy zatrudnienia

**PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE**

- TEMAT LAWB 1 – WPROWADZENIE DO PRAWA LOTNICZEGO
- Podtemat LAWB 1.1 – Zastosowanie prawa lotniczego
- TEMAT LAWB 2 – ORGANIZACJE MIĘDZYNARODOWE
- Podtemat LAWB 2.1 – ICAO
- Podtemat LAWB 2.2 – Agencje europejskie i inne
- Podtemat LAWB 2.3 – Zrzeszenia lotnicze
- TEMAT LAWB 3 – ORGANIZACJE KRAJOWE
- Podtemat LAWB 3.1 – Organy krajowe
- Podtemat LAWB 3.2 – Krajowe procedury ustawodawcze
- Podtemat LAWB 3.3 – Właściwy organ
- Podtemat LAWB 3.4 – Krajowe zrzeszenia lotnicze
- TEMAT LAWB 4 – ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W ZAKRESIE ATS
- Podtemat LAWB 4.1 – Przepisy bezpieczeństwa
- Podtemat LAWB 4.2 – System zarządzania bezpieczeństwem
- TEMAT LAWB 5 – PRZEPISY I REGULACJE
- Podtemat LAWB 5.1 – Jednostki miary
- Podtemat LAWB 5.2 – Wydawanie licencji/certyfikacja ATCO
- Podtemat LAWB 5.3 – Nadzór nad ANS
- Podtemat LAWB 5.4 – Nadzór nad ATS
- Podtemat LAWB 5.5 – Nadzór nad zarządzaniem informacją lotniczą (AIM)
- Podtemat LAWB 5.6 – Przepisy ruchu lotniczego
- Podtemat LAWB 5.7 – Przestrzeń powietrzna a trasy ATS
- Podtemat LAWB 5.8 – Plan lotu
- Podtemat LAWB 5.9 – Lotniska
- Podtemat LAWB 5.10 – Procedury oczekiwania w lotach IFR
- Podtemat LAWB 5.11 – Procedury oczekiwania w lotach VFR

**PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM**

- TEMAT ATMB 1 – ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM
- Podtemat ATMB 1.1 – Stosowanie jednostek miar



- Podtemat ATMB 1.2 – Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)
- Podtemat ATMB 1.3 – Służba informacji powietrznej (FIS)
- Podtemat ATMB 1.4 – Służba alarmowa
- Podtemat ATMB 1.5 – Służba doradcza ruchu lotniczego
- Podtemat ATMB 1.6 – Przepustowość systemu ATS a zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
- Podtemat ATMB 1.7 – Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)
- TEMAT ATMB 2 – POMIAR WYSOKOŚCI I PRZYDZIELANIE POZIOMU LOTU
- Podtemat ATMB 2.1 – Pomiar wysokości
- Podtemat ATMB 2.2 – Poziom przejściowy
- Podtemat ATMB 2.3 – Przydział poziomemu lotu
- TEMAT ATMB 3 – RADIOTELEFONIA (RTF)
- Podtemat ATMB 3.1 – Ogólne zasady eksploatacji RTF
- TEMAT ATMB 4 – ZEZWOLENIA ATC I INSTRUKCJE ATC
- Podtemat ATMB 4.1 – Rodzaj i treść zezwoleń ATC
- Podtemat ATMB 4.2 – Instrukcje ATC
- TEMAT ATMB 5 – KOORDYNACJA
- Podtemat ATMB 5.1 – Zasady, rodzaje i zakres koordynacji
- Podtemat ATMB 5.2 – Kiedy i dlaczego konieczna jest koordynacja
- Podtemat ATMB 5.3 – Środki koordynacji
- TEMAT ATMB 6 – OBRAZOWANIE DANYCH
- Podtemat ATMB 6.1 – Pozyskiwanie danych
- Podtemat ATMB 6.2 – Zarządzanie danymi
- TEMAT ATMB 7 – SEPARACJE
- Podtemat ATMB 7.1 – Separacja pionowa i jej procedury
- Podtemat ATMB 7.2 – Separacja pozioma i jej procedury
- Podtemat ATMB 7.3 – Separacja wizualna
- Podtemat ATMB 7.4 – Separacja na lotnisku i jej procedury
- Podtemat ATMB 7.5 – Separacja w oparciu o systemy kontroli dozorowanej ATS
- Podtemat ATMB 7.6 – Separacja dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- TEMAT ATMB 8 – POKŁADOWE I NAZIEMNE SIECI BEZPIECZEŃSTWA
- Podtemat ATMB 8.1 – Pokładowe sieci bezpieczeństwa
- Podtemat ATMB 8.2 – Naziemne sieci bezpieczeństwa
- TEMAT ATMB 9 – PODSTAWOWE UMIEJĘTNOŚCI PRAKTYCZNE
- Podtemat ATMB 9.1 – Proces zarządzania ruchem

Podtemat ATMB 9.2 – Podstawowe umiejętności praktyczne znajdujące zastosowanie w ramach wszystkich uprawnień

Podtemat ATMB 9.3 – Podstawowe umiejętności praktyczne znajdujące zastosowanie na lotniskach

Podtemat ATMB 9.4 – Podstawowe umiejętności praktyczne znajdujące zastosowanie w ramach dozoru

#### **PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA**

TEMAT METB 1 – WPROWADZENIE DO METEOROLOGII

Podtemat METB 1.1 – Stosowanie jednostek miar

Podtemat METB 1.2 – Lotnictwo a meteorologia

Podtemat METB 1.3 – Organizacja służby meteorologicznej

TEMAT METB 2 – ATMOSFERA

Podtemat METB 2.1 – Skład i struktura

Podtemat METB 2.2 – Atmosfera wzorcowa

Podtemat METB 2.3 – Ciepło a temperatura

Podtemat METB 2.4 – Woda w atmosferze

Podtemat METB 2.5 – Ciśnienie atmosferyczne

TEMAT METB 3 – CYRKULACJA ATMOSFERYCZNA

Podtemat METB 3.1 – Cyrkulacja powietrza w ujęciu ogólnym

Podtemat METB 3.2 – Masy powietrza i fronty atmosferyczne

Podtemat METB 3.3 – Układy mezoskalowe

Podtemat METB 3.4 – Wiatr

TEMAT METB 4 – ZJAWISKA METEOROLOGICZNE

Podtemat METB 4.1 – Chmury

Podtemat METB 4.2 – Rodzaje opadów

Podtemat METB 4.3 – Widzialność

Podtemat METB 4.4 – Zagrożenia meteorologiczne

TEMAT METB 5 – INFORMACJE METEOROLOGICZNE DLA LOTNICTWA

Podtemat METB 5.1 – Komunikaty i zgłoszenia

#### **PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA**

TEMAT NAVB 1 – WPROWADZENIE DO NAWIGACJI

Podtemat NAVB 1.1 – Stosowanie jednostek miar

Podtemat NAVB 1.2 – Cel i zastosowanie nawigacji

TEMAT NAVB 2 – ZIEMIA

Podtemat NAVB 2.1 – Położenie i ruch Ziemi

Podtemat NAVB 2.2 – Układ współrzędnych, kierunek i odległość

- Podtemat NAVB 2.3 – Magnetyzm
- TEMAT NAVB 3 – MAPY LOTNICZE
- Podtemat NAVB 3.1 – Mapy stosowane w lotnictwie
- TEMAT NAVB 4 – PODSTAWY NAWIGACJI
- Podtemat NAVB 4.1 – Wpływ wiatru
- Podtemat NAVB 4.2 – Prędkość
- Podtemat NAVB 4.3 – Nawigacja wzrokowa
- Podtemat NAVB 4.4 – Kwestie nawigacyjne w planowaniu lotu
- TEMAT NAVB 5 – NAWIGACJA WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW
- Podtemat NAVB 5.1 – Systemy naziemne
- Podtemat NAVB 5.2 – Systemy nawigacji bezwładnościowej
- Podtemat NAVB 5.3 – Systemy satelitarne
- Podtemat NAVB 5.4 – Procedura podejścia wg wskazań przyrządów
- TEMAT NAVB 6 – NAWIGACJA W OPARCIU O CHARAKTERYSTYKI SYSTEMÓW
- Podtemat NAVB 6.1 – Zasady i zalety nawigacji obszarowej
- Podtemat NAVB 6.2 – Wprowadzenie do nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów (PBN)
- Podtemat NAVB 6.3 – Zastosowania PBN
- TEMAT NAVB 7 – POSTĘPY W ZAKRESIE NAWIGACJI
- Podtemat NAVB 7.1 – Zmiany w przyszłości

**PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE**

- TEMAT ACFTB 1 – WPROWADZENIE DO STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFTB 1.1 – Stosowanie jednostek miar
- Podtemat ACFTB 1.2 – Lotnictwo i statki powietrzne
- TEMAT ACFTB 2 – ZASADY LOTU
- Podtemat ACFTB 2.1 – Siły oddziałujące na statki powietrzne
- Podtemat ACFTB 2.2 – Elementy konstrukcyjne a kontrola nad statkiem powietrznym
- Podtemat ACFTB 2.3 – Obwiednia warunków lotu
- TEMAT ACFTB 3 – KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFTB 3.1 – Kategorie statków powietrznych
- Podtemat ACFTB 3.2 – Kategorie turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- Podtemat ACFTB 3.3 – Kategorie podejść wg ICAO
- Podtemat ACFTB 3.4 – Kategorie środowiskowe

- TEMAT ACFTB 4 – DANE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFTB 4.1 – Uznanie
- Podtemat ACFTB 4.2 – Dane dotyczące charakterystyki
- TEMAT ACFTB 5 – SILNIKI STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFTB 5.1 – Silniki tłokowe
- Podtemat ACFTB 5.2 – Silniki odrzutowe
- Podtemat ACFTB 5.3 – Silniki turbośmigłowe
- Podtemat ACFTB 5.4 – Silniki elektryczne
- Podtemat ACFTB 5.5 – Źródła energii wykorzystywane w lotnictwie
- TEMAT ACFTB 6 – SYSTEMY I PRZYRZĄDY STANOWIĄCE WYPOSAŻENIE STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFTB 6.1 – Przyrządy lotnicze
- Podtemat ACFTB 6.2 – Instrumenty nawigacyjne
- Podtemat ACFTB 6.3 – Oprzyrządowanie silników
- Podtemat ACFTB 6.4 – Elementy i systemy stanowiące wyposażenie statków powietrznych
- TEMAT ACFTB 7 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA CHARAKTERYSTYKĘ STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFTB 7.1 – Czynniki oddziałujące podczas startu
- Podtemat ACFTB 7.2 – Czynniki oddziałujące w fazie wznoszenia
- Podtemat ACFTB 7.3 – Czynniki oddziałujące podczas przelotu
- Podtemat ACFTB 7.4 – Czynniki oddziałujące podczas zniżania i w początkowej fazie podejścia
- Podtemat ACFTB 7.5 – Czynniki oddziałujące w fazie podejścia końcowego i podczas lądowania
- Podtemat ACFTB 7.6 – Czynniki ekonomiczne
- Podtemat ACFTB 7.7 – Czynniki środowiskowe
- PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE**
- TEMAT HUMB 1 – WPROWADZENIE DO TEMATYKI WYDOLNOŚCI LUDZKIEJ
- Podtemat HUMB 1.1 – Znaczenie czynnika ludzkiego w przypadku ATC
- TEMAT HUMB 2 – ZDROWIE I DOBROSTAN
- Podtemat HUMB 2.1 – Sprawność fizyczna pozwalająca na pełnienie służby
- Podtemat HUMB 2.2 – Stres i zmęczenie
- Podtemat HUMB 2.3 – Stosowanie substancji a odpowiedzialność
- TEMAT HUMB 3 – WYDOLNOŚĆ LUDZKA
- Podtemat HUMB 3.1 – Zachowanie jednostki
- Podtemat HUMB 3.2 – Kultura bezpieczeństwa i etyka zawodowa

- TEMAT HUMB 4 – BŁĄD LUDZKI
- Podtemat HUMB 4.1 – Definicja błędu ludzkiego
- Podtemat HUMB 4.2 – Klasyfikacja błędu ludzkiego
- TEMAT HUMB 5 – PRACA ZESPOŁOWA
- Podtemat HUMB 5.1 – Praca zespołowa i role w zespole
- TEMAT HUMB 6 – KOMUNIKACJA
- Podtemat HUMB 6.1 – Komunikacja w ATC
- Podtemat HUMB 6.2 – Tryby komunikacji
- PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY**
- TEMAT EQPSB 1 – URZĄDZENIA ATC
- Podtemat EQPSB 1.1 – Główne rodzaje urządzeń ATC
- TEMAT EQPSB 2 – URZĄDZENIA RADIOWE
- Podtemat EQPSB 2.1 – Działanie urządzeń radiowych w teorii
- Podtemat EQPSB 2.2 – Radionamierzenie
- TEMAT EQPSB 3 – URZĄDZENIA KOMUNIKACYJNE
- Podtemat EQPSB 3.1 – Komunikacja radiowa
- Podtemat EQPSB 3.2 – Komunikacja głosowa między organami/pozycjami ATS
- Podtemat EQPSB 3.3 – Komunikacja za pomocą łącza danych
- Podtemat EQPSB 3.4 – Środki komunikacji stosowane przez przewoźników
- TEMAT EQPSB 4 – WPROWADZENIE DO DOZORU
- Podtemat EQPSB 4.1 – Koncepcja dozoru w ATS
- TEMAT EQPSB 5 – URZĄDZENIA RADAROWE
- Podtemat EQPSB 5.1 – Zasady działania urządzeń radarowych
- Podtemat EQPSB 5.2 – Radar pierwotny
- Podtemat EQPSB 5.3 – Radar wtórny
- Podtemat EQPSB 5.4 – Wykorzystanie urządzeń radarowych
- TEMAT EQPSB 6 – AUTOMATYCZNE ZALEŻNE DOZOROWANIE
- Podtemat EQPSB 6.1 – Zasady automatycznego zależnego dozоровania

- Podtemat EQPSB 6.2 – Wykorzystanie automatycznego zależnego dozoru
- TEMAT EQPSB 7 – MULTILATERACJA
- Podtemat EQPSB 7.1 – Zasady multilateracji
- Podtemat EQPSB 7.2 – Wykorzystanie multilateracji
- TEMAT EQPSB 8 – PRZETWARZANIE DANYCH Z DOZORU
- Podtemat EQPSB 8.1 – Sieć wymiany danych z dozoru
- Podtemat EQPSB 8.2 – Zasady funkcjonowania sieci wymiany danych z dozoru
- Podtemat EQPSB 8.3 – Przetwarzanie danych o locie
- TEMAT EQPSB 9 – URZĄDZENIA PRZYSZŁOŚCI
- Podtemat EQPSB 9.1 – Nowe osiągnięcia
- TEMAT EQPSB 10 – AUTOMATYZACJA W ATS
- Podtemat EQPSB 10.1 – Zasady automatyzacji
- Podtemat EQPSB 10.2 – Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)
- Podtemat EQPSB 10.3 – Internetowe systemy wymiany danych
- Podtemat EQPSB 10.4 – Systemy wykorzystywane do automatycznej dystrybucji informacji
- TEMAT EQPSB 11 – STANOWISKA PRACY
- Podtemat EQPSB 11.1 – Wyposażenie na stanowisku pracy
- Podtemat EQPSB 11.2 – Kontrola lotniska
- Podtemat EQPSB 11.3 – Kontrola zbliżania
- Podtemat EQPSB 11.4 – Kontrola obszaru

**PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE**

- TEMAT PENB 1 – SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE
- Podtemat PENB 1.1 – ATS a obiekty wyposażenia lotniska
- TEMAT PENB 2 – UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
- Podtemat PENB 2.1 – Lotnictwo cywilne
- Podtemat PENB 2.2 – Lotnictwo wojskowe
- Podtemat PENB 2.3 – Oczekiwania i wymagania pilotów
- TEMAT PENB 3 – RELACJE Z KLIENTAMI
- Podtemat PENB 3.1 – ATS jako instytucja zapewniająca służbę
- TEMAT PENB 4 – OCHRONA ŚRODOWISKA
- Podtemat PEN 4.1 – Ochrona środowiska”;

26) uchyla się dodatek 3 do załącznika I;

27) dodatek 4 do załącznika I otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 3 do załącznika I

**UPRAWNIENIE KONTROLI LOTNISKA (ADC)**

(Dotyczy: załącznika I (część ATCO) podczęść D sekcja 2 ATCO.D.010 lit. a) pkt 2 ppkt (i)

SPIS TREŚCI

PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU  
PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE  
PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM  
PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA  
PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA  
PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE  
PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE  
PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY  
PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE  
PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE  
PRZEDMIOT 11: LOTNISKA

**PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

TEMAT INTR 1 – ORGANIZACJA KURSU  
Podtemat INTR 1.1 – Prezentacja kursu  
Podtemat INTR 1.2 – Zarządzanie kursem  
Podtemat INTR 1.3 – Materiały naukowe i dokumentacja szkoleniowa  
TEMAT INTR 2 – WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO ATC  
Podtemat INTR 2.1 – Treść i organizacja kursu  
Podtemat INTR 2.2 – Zasady szkolenia  
Podtemat INTR 2.3 – Proces oceny

**PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE**

TEMAT LAW 1 – WYDAWANIE LICENCJI/CERTYFIKATÓW KWALIFIKACJI ATCO  
Podtemat LAW 1.1 – Przywileje i warunki  
TEMAT LAW 2 – PRZEPISY I REGULACJE  
Podtemat LAW 2.1 – Zgłoszenia  
Podtemat LAW 2.2 – Przestrzeń powietrzna  
TEMAT LAW 3 – ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W ZAKRESIE ATS  
Podtemat LAW 3.1 – Proces przekazywania informacji zwrotnej  
Podtemat LAW 3.2 – Badanie zdarzenia lotniczego

<b>PRZEDMIOT 3:</b>	<b>ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM</b>
TEMAT ATM 1 –	ZAPEWNIANIE SŁUŻB
Podtemat ATM 1.1 –	Służba kontroli lotniska
Podtemat ATM 1.2 –	Służba informacji powietrznej (FIS)
Podtemat ATM 1.3 –	Służba alarmowa (ALRS)
Podtemat ATM 1.4 –	Przepustowość systemu ATS a zarządzanie przepływem ruchu lotniczego
TEMAT ATM 2 –	KOMUNIKACJA
Podtemat ATM 2.1 –	Skuteczna komunikacja
TEMAT ATM 3 –	ZEZWOLENIA ATC I INSTRUKCJE ATC
Podtemat ATM 3.1 –	Zezwolenia ATC
Podtemat ATM 3.2 –	Instrukcje ATC
TEMAT ATM 4 –	KOORDYNACJA
Podtemat ATM 4.1 –	Kiedy i dlaczego konieczna jest koordynacja
Podtemat ATM 4.2 –	Narzędzia i metody koordynacji
Podtemat ATM 4.3 –	Procedury koordynacji
TEMAT ATM 5 –	POMIAR WYSOKOŚCI I PRZYDZIELANIE POZIOMU LOTU
Podtemat ATM 5.1 –	Pomiar wysokości
Podtemat ATM 5.2 –	Przewyższenie nad terenem
TEMAT ATM 6 –	SEPARACJE
Podtemat ATM 6.1 –	Separacja między odlatującymi statkami powietrznymi
Podtemat ATM 6.2 –	Separacja między odlatującymi statkami powietrznymi a przylatującymi statkami powietrznymi
Podtemat ATM 6.3 –	Separacja między lądującym statkiem powietrznym a statkiem powietrznym lądującym lub odlatującym przed nim
Podtemat ATM 6.4 –	Separacja czasowa podłużna stosowana do turbulencji w śladzie aerodynamicznym
Podtemat ATM 6.5 –	Zmniejszone minima separacji
TEMAT ATM 7 –	POKŁADOWE I NAZIEMNE SIECI BEZPIECZEŃSTWA
Podtemat ATM 7.1 –	Pokładowe sieci bezpieczeństwa
Podtemat ATM 7.2 –	Naziemne sieci bezpieczeństwa
TEMAT ATM 8 –	OBRAZOWANIE DANYCH
Podtemat ATM 8.1 –	Zarządzanie danymi
TEMAT ATM 9 –	(SYMULOWANE) ŚRODOWISKO OPERACYJNE
Podtemat ATM 9.1 –	Integralność środowiska operacyjnego
Podtemat ATM 9.2 –	Weryfikacja aktualności procedur operacyjnych
Podtemat ATM 9.3 –	Przekazywanie/Przejmowanie obowiązków



- TEMAT ATM 10 – ZAPEWNIANIE SŁUŻBY KONTROLI LOTNISKA
- Podtemat ATM 10.1 – Odpowiedzialność za zapewnienie służby
- Podtemat ATM 10.2 – Proces zarządzania ruchem
- Podtemat ATM 10.3 – Lotnicze światło naziemne
- Podtemat ATM 10.4 – Informacje przekazywane na statek powietrzny przez organ kontroli lotniska
- Podtemat ATM 10.5 – Kontrola ruchu lotniskowego
- Podtemat ATM 10.6 – Kontrola ruchu lotniczego
- Podtemat ATM 10.7 – Droga startowa w użyciu
- Podtemat ATM 10.8 – Ruch wychodzący
- Podtemat ATM 10.9 – Ruch przychodzący
- Podtemat ATM 10.10 – Operacje specjalne VFR
- Podtemat ATM 10.11 – Operacje przy ograniczonej widzialności
- Podtemat ATM 10.12 – Służba kontroli lotniska z zaawansowanym wsparciem systemu

**PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA**

- TEMAT MET 1 – ZJAWISKA METEOROLOGICZNE
- Podtemat MET 1.1 – Zjawiska meteorologiczne
- TEMAT MET 2 – ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH
- Podtemat MET 2.1 – Instrumenty meteorologiczne
- Podtemat MET 2.2 – Inne źródła danych meteorologicznych

**PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA**

- TEMAT NAV 1 – MAPY LOTNICZE
- Podtemat NAV 1.1 – Mapy lotnicze
- TEMAT NAV 2 – NAWIGACJA WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW
- Podtemat NAV 2.1 – Systemy nawigacyjne
- Podtemat NAV 2.2 – Podejście ustabilizowane
- Podtemat NAV 2.3 – Odloty i przyloty według wskazań przyrządów
- Podtemat NAV 2.4 – Systemy satelitarne
- Podtemat NAV 2.5 – Zastosowania PBN

**PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE**

- TEMAT ACFT 1 – URZĄDZENIA NA STATKACH POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFT 1.1 – Urządzenia na statkach powietrznych
- TEMAT ACFT 2 – KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFT 2.1 – Turbulencje w śladzie aerodynamicznym

- Podtemat ACFT 2.2 – Zastosowanie kategorii podejść wg ICAO
- TEMAT ACFT 3 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA CHARAKTERYSTYKĘ STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFT 3.1 – Czynniki oddziałujące podczas startu
- Podtemat ACFT 3.2 – Czynniki oddziałujące w fazie wznoszenia
- Podtemat ACFT 3.3 – Czynniki oddziałujące w fazie podejścia końcowego i podczas lądowania
- Podtemat ACFT 3.4 – Czynniki ekonomiczne
- Podtemat ACFT 3.5 – Czynniki środowiskowe
- TEMAT ACFT 4 – DANE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFT 4.1 – Rozpoznanie typów statków powietrznych
- Podtemat ACFT 4.2 – Dane dotyczące charakterystyki
- PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE**
- TEMAT HUM 1 – PRZETWARZANIE INFORMACJI
- Podtemat HUM 1.1 – Funkcje poznawcze i wpływające na nie czynniki
- Podtemat HUM 1.2 – Orientacja sytuacyjna
- Podtemat HUM 1.3 – Podejmowanie decyzji
- TEMAT HUM 2 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZDROWIE I DOBROSTAN
- Podtemat HUM 2.1 – Zmęczenie
- Podtemat HUM 2.2 – Stres
- TEMAT HUM 3 – ZARZĄDZANIE ZAGROŻENIAMI I BŁĘDAMI
- Podtemat HUM 3.1 – Ramy zarządzania zagrożeniami i błędami
- Podtemat HUM 3.2 – Praktyczne zarządzanie zagrożeniami i błędami
- TEMAT HUM 4 – PRACA ZESPOŁOWA
- Podtemat HUM 4.1 – Zalety pracy zespołowej
- Podtemat HUM 4.2 – Zarządzanie konfliktami
- TEMAT HUM 5 – SYSTEM
- Podtemat HUM 5.1 – Koncepcja systemów w ATM/ANS
- TEMAT HUM 6 – KOMUNIKACJA
- Podtemat HUM 6.1 – Skuteczna komunikacja
- Podtemat HUM 6.2 – Skuteczne przekazywanie informacji zwrotnej
- PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY**
- TEMAT EQPS 1 – KOMUNIKACJA GŁOSOWA
- Podtemat EQPS 1.1 – Komunikacja radiowa
- Podtemat EQPS 1.2 – Komunikacja głosowa – inne

TEMAT EQPS 2 –	AUTOMATYZACJA W ATS
Podtemat EQPS 2.1 –	Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)
Podtemat EQPS 2.2 –	Systemy automatycznej wymiany danych
TEMAT EQPS 3 –	STANOWISKO PRACY KONTROLERA
Podtemat EQPS 3.1 –	Eksploatacja i monitorowanie urządzeń
Podtemat EQPS 3.2 –	Obrazowanie sytuacji i systemy informacyjne
Podtemat EQPS 3.3 –	Systemy danych o locie
TEMAT EQPS 4 –	URZĄDZENIA PRZYSZŁOŚCI
Podtemat EQPS 4.1 –	Nowe osiągnięcia
TEMAT EQPS 5 –	OGRANICZENIA ORAZ POGORSZENIE PARAMETRÓW URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW
Podtemat EQPS 5.1 –	Reagowanie na ograniczenia
Podtemat EQPS 5.2 –	Pogorszenie parametrów urządzeń komunikacyjnych
Podtemat EQPS 5.3 –	Pogorszenie parametrów urządzeń nawigacyjnych

**PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE**

TEMAT PEN 1 –	SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE
Podtemat PEN 1.1 –	Wizyta studyjna na lotnisku
TEMAT PEN 2 –	UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
Podtemat PEN 2.1 –	Uczestnicy cywilnych operacji ATS
Podtemat PEN 2.2 –	Uczestnicy wojskowych operacji ATS
TEMAT PEN 3 –	RELACJE Z KLIENTAMI
Podtemat PEN 3.1 –	Zapewnianie służb a wymagania użytkowników
TEMAT PEN 4 –	OCHRONA ŚRODOWISKA
Podtemat PEN 4.1 –	Ochrona środowiska

**PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE**

TEMAT ABES 1 –	SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE (ABES)
Podtemat ABES 1.1 –	Przegląd ABES
TEMAT ABES 2 –	PODNIOSZENIE KWALIFIKACJI
Podtemat ABES 2.1 –	Skuteczność komunikacji
Podtemat ABES 2.2 –	Unikanie przeciążenia umysłowego
Podtemat ABES 2.3 –	Współpraca na linii powietrze-ziemia
TEMAT ABES 3 –	PROCEDURY NA WYPADEK SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH
Podtemat ABES 3.1 –	Stosowanie procedur na wypadek ABES
Podtemat ABES 3.2 –	Awaria urządzenia radiowego

- Podtemat ABES 3.3 – Bezprawna ingerencja i zagrożenie zamachem bombowym na statku powietrznym
- Podtemat ABES 3.4 – Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną lub niezidentyfikowany statek powietrzny
- Podtemat ABES 3.5 – Wtargnięcie na drogę startową
- Podtemat ABES 3.6 – Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych

**PRZEDMIOT 11: LOTNISKA**

TEMAT AGA 1 – DANE O LOTNISKU, JEGO ROZKŁAD I KOORDYNACJA

Podtemat AGA 1.1 – Definicje

Podtemat AGA 1.2 – Koordynacja

TEMAT AGA 2 – POLE RUCHU NAZIEMNEGO

Podtemat AGA 2.1 – Pole ruchu naziemnego

Podtemat AGA 2.2 – Pole manewrowe

Podtemat AGA 2.3 – Drogi startowe

TEMAT AGA 3 – PRZESZKODY

Podtemat AGA 3.1 – Przestrzeń powietrzna wolna od przeszkód wokół lotnisk

TEMAT AGA 4 – URZĄDZENIA RÓŻNE

Podtemat AGA 4.1 – Położenie”;

28) dodatek 5 do załącznika I otrzymuje brzmienie:

*„Dodatek 4 do załącznika I*

**UPRAWNIENIE KONTROLI ZBLIŻANIA PROCEDURALNEJ (APP)**

(Dotyczy: załącznika I (część ATCO) podczęść D sekcja 2 ATCO.D.010 lit. a) pkt 2 ppkt (ii)

SPIS TREŚCI

- PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU
- PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE
- PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM
- PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA
- PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA
- PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE
- PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE
- PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY
- PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE
- PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE
- PRZEDMIOT 11: LOTNISKA

**PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

TEMAT INTR 1 – ORGANIZACJA KURSU

Podtemat INTR 1.1 – Prezentacja kursu

Podtemat INTR 1.2 – Zarządzanie kursem

Podtemat INTR 1.3 – Materiały naukowe i dokumentacja szkoleniowa

TEMAT INTR 2 – WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO ATC

Podtemat INTR 2.1 – Treść i organizacja kursu

Podtemat INTR 2.2 – Zasady szkolenia

Podtemat INTR 2.3 – Proces oceny

**PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE**

TEMAT LAW 1 – WYDAWANIE LICENCJI/CERTYFIKATÓW KWALIFIKACJI ATCO

Podtemat LAW 1.1 – Przywileje i warunki

TEMAT LAW 2 – PRZEPISY I REGULACJE

Podtemat LAW 2.1 – Zgłoszenia

Podtemat LAW 2.2 – Przestrzeń powietrzna

TEMAT LAW 3 – ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W ZAKRESIE ATS

Podtemat LAW 3.1 – Proces przekazywania informacji zwrotnej

Podtemat LAW 3.2 – Badanie zdarzenia lotniczego

**PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM**

TEMAT ATM 1 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB

Podtemat ATM 1.1 – Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)

Podtemat ATM 1.2 – Służba informacji powietrznej (FIS)

Podtemat ATM 1.3 – Służba alarmowa (ALRS)

Podtemat ATM 1.4 – Przepustowość systemu ATS a zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

Podtemat ATM 1.5 – Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)

TEMAT ATM 2 – KOMUNIKACJA

Podtemat ATM 2.1 – Skuteczna komunikacja

TEMAT ATM 3 – ZEZWOLENIA ATC I INSTRUKCJE ATC

Podtemat ATM 3.1 – Zezwolenia ATC

Podtemat ATM 3.2 – Instrukcje ATC

TEMAT ATM 4 – KOORDYNACJA

Podtemat ATM 4.1 – Kiedy i dlaczego konieczna jest koordynacja

Podtemat ATM 4.2 – Narzędzia i metody koordynacji

Podtemat ATM 4.3 – Procedury koordynacji

TEMAT ATM 5 – POMIAR WYSOKOŚCI I PRZYDZIELANIE POZIOMU LOTU

Podtemat ATM 5.1 – Pomiar wysokości

Podtemat ATM 5.2 – Przewyższenie nad terenem

TEMAT ATM 6 – SEPARACJE

Podtemat ATM 6.1 – Separacja pionowa

Podtemat ATM 6.2 – Separacja pozioma

Podtemat ATM 6.3 – Delegowanie odpowiedzialności za separację

TEMAT ATM 7 – POKŁADOWE SIECI BEZPIECZEŃSTWA

Podtemat ATM 7.1 – Pokładowe sieci bezpieczeństwa

TEMAT ATM 8 – OBRAZOWANIE DANYCH

Podtemat ATM 8.1 – Zarządzanie danymi

TEMAT ATM 9 – (SYMULOWANE) ŚRODOWISKO OPERACYJNE

Podtemat ATM 9.1 – Integralność środowiska operacyjnego

Podtemat ATM 9.2 – Weryfikacja aktualności procedur operacyjnych

Podtemat ATM 9.3 – Przekazywanie/Przejmowanie obowiązków

TEMAT ATM 10 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB KONTROLI

Podtemat ATM 10.1 – Odpowiedzialność i przetwarzanie informacji

Podtemat ATM 10.2 – Kontrola zbliżania

Podtemat ATM 10.3 – Proces zarządzania ruchem

Podtemat ATM 10.4 – Obsługa ruchu

TEMAT ATM 11 – WSTRZYMANIE

Podtemat ATM 11.1 – Ogólne procedury wstrzymania

Podtemat ATM 11.2 – Statek powietrzny na podejściu

**PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA**

TEMAT MET 1 – ZJAWISKA METEOROLOGICZNE

Podtemat MET 1.1 – Zjawiska meteorologiczne

TEMAT MET 2 – ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH

Podtemat MET 2.1 – Źródła informacji meteorologicznych

**PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA**

TEMAT NAV 1 – MAPY LOTNICZE

Podtemat NAV 1.1 – Mapy lotnicze

TEMAT NAV 2 – NAWIGACJA WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW

Podtemat NAV 2.1 – Systemy nawigacyjne

Podtemat NAV 2.2 – Podejście ustabilizowane

Podtemat NAV 2.3 – Odloty i przyloty według wskazań przyrządów

Podtemat NAV 2.4 – Pomoc nawigacyjna

Podtemat NAV 2.5 – Systemy satelitarne

Podtemat NAV 2.6 – Zastosowania PBN

**PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE**

TEMAT ACFT 1 – URZĄDZENIA NA STATKACH POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 1.1 – Urządzenia na statkach powietrznych

TEMAT ACFT 2 – KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 2.1 – Turbulencje w śladzie aerodynamicznym

Podtemat ACFT 2.2 – Zastosowanie kategorii podejść wg ICAO

TEMAT ACFT 3 – CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA CHARAKTERYSTYKĘ STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 3.1 – Czynniki oddziałujące w fazie wznoszenia

Podtemat ACFT 3.2 – Czynniki oddziałujące podczas przelotu

Podtemat ACFT 3.3 – Czynniki oddziałujące podczas zniżania i w początkowej fazie podejścia

Podtemat ACFT 3.4 – Czynniki oddziałujące w fazie podejścia końcowego i podczas lądowania

Podtemat ACFT 3.5 – Czynniki ekonomiczne

Podtemat ACFT 3.6 – Czynniki środowiskowe

TEMAT ACFT 4 – DANE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 4.1 – Dane dotyczące charakterystyki

**PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE**

TEMAT HUM 1 – PRZETWARZANIE INFORMACJI

Podtemat HUM 1.1 – Funkcje poznawcze i wpływające na nie czynniki

Podtemat HUM 1.2 – Orientacja sytuacyjna

Podtemat HUM 1.3 – Podejmowanie decyzji

TEMAT HUM 2 – CZYNNIKI WPLYWAJĄCE NA ZDROWIE I DOBROSTAN

Podtemat HUM 2.1 – Zmęczenie

Podtemat HUM 2.2 – Stres

TEMAT HUM 3 – ZARZĄDZANIE ZAGROŻENIAMI I BŁĘDAMI

Podtemat HUM 3.1 – Ramy zarządzania zagrożeniami i błędami

Podtemat HUM 3.2 – Praktyczne zarządzanie zagrożeniami i błędami

TEMAT HUM 4 – PRACA ZESPOŁOWA

Podtemat HUM 4.1 – Zalety pracy zespołowej

Podtemat HUM 4.2 – Zarządzanie konfliktami

TEMAT HUM 5 – SYSTEM

Podtemat HUM 5.1 – Koncepcja systemów w ATM/ANS

TEMAT HUM 6 – KOMUNIKACJA

Podtemat HUM 6.1 – Skuteczna komunikacja

Podtemat HUM 6.2 – Skuteczne przekazywanie informacji zwrotnej

**PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY**

TEMAT EQPS 1 – KOMUNIKACJA GŁOSOWA

Podtemat EQPS 1.1 – Komunikacja radiowa

Podtemat EQPS 1.2 – Komunikacja głosowa – inne

TEMAT EQPS 2 – AUTOMATYZACJA W ATS

Podtemat EQPS 2.1 – Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)

Podtemat EQPS 2.2 – Systemy automatycznej wymiany danych

TEMAT EQPS 3 – STANOWISKO PRACY KONTROLERA

Podtemat EQPS 3.1 – Eksploatacja i monitorowanie urządzeń

Podtemat EQPS 3.2 – Obrazowanie sytuacji i systemy informacyjne

Podtemat EQPS 3.3 – Systemy danych o locie

TEMAT EQPS 4 – URZĄDZENIA PRZYSZŁOŚCI

Podtemat EQPS 4.1 – Nowe osiągnięcia

TEMAT EQPS 5 – OGRANICZENIA ORAZ POGORSZENIE PARAMETRÓW URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW

Podtemat EQPS 5.1 – Reagowanie na ograniczenia

Podtemat EQPS 5.2 – Pogorszenie parametrów urządzeń komunikacyjnych

Podtemat EQPS 5.3 – Pogorszenie parametrów urządzeń nawigacyjnych

**PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE**

TEMAT PEN 1 – SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE

Podtemat PEN 1.1 – Wizyta studyjna w organie kontroli zbliżania

TEMAT PEN 2 – UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Podtemat PEN 2.1 – Uczestnicy cywilnych operacji ATS

Podtemat PEN 2.2 – Uczestnicy wojskowych operacji ATS

TEMAT PEN 3 – RELACJE Z KLIENTAMI

Podtemat PEN 3.1 – Zapewnianie służb a wymagania użytkowników

TEMAT PEN 4 – OCHRONA ŚRODOWISKA

Podtemat PEN 4.1 – Ochrona środowiska



**PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE**

TEMAT ABES 1 – SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE (ABES)

Podtemat ABES 1.1 – Przegląd ABES

TEMAT ABES 2 – PODNOSZENIE KWALIFIKACJI

Podtemat ABES 2.1 – Skuteczność komunikacji

Podtemat ABES 2.2 – Unikanie przeciążenia umysłowego

Podtemat ABES 2.3 – Współpraca na linii powietrze-ziemia

TEMAT ABES 3 – PROCEDURY NA WYPADEK SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH

Podtemat ABES 3.1 – Stosowanie procedur na wypadek ABES

Podtemat ABES 3.2 – Awaria urządzenia radiowego

Podtemat ABES 3.3 – Bezprawna ingerencja i zagrożenie zamachem bombowym na statku powietrznym

Podtemat ABES 3.4 – Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną lub niezidentyfikowany statek powietrzny

Podtemat ABES 3.5 – Przekierowania

Podtemat ABES 3.6 – Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych

**PRZEDMIOT 11: LOTNISKA**

TEMAT AGA 1 – DANE O LOTNISKU, JEGO ROZKŁAD I KOORDYNACJA

Podtemat AGA 1.1 – Definicje

Podtemat AGA 1.2 – Koordynacja

TEMAT AGA 2 – POLE RUCHU NAZIEMNEGO

Podtemat AGA 2.1 – Pole ruchu naziemnego

Podtemat AGA 2.2 – Pole manewrowe

Podtemat AGA 2.3 – Drogi startowe

TEMAT AGA 3 – PRZESZKODY

Podtemat AGA 3.1 – Przestrzeń powietrzna wolna od przeszkód wokół lotnisk

TEMAT AGA 4 – URZĄDZENIA RÓŻNE

Podtemat AGA 4.1 – Położenie”;

29) dodatek 6 do załącznika I otrzymuje brzmienie:

*„Dodatek 5 do załącznika I***UPRAWNIENIE KONTROLI OBSZARU PROCEDURALNEJ (ACP)**

(Dotyczy: załącznika I (część ATCO) podczęść D sekcja 2 ATCO.D.010 lit. a) pkt 2 ppkt (iii))

## SPIS TREŚCI

PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU

PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE

PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA

PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA

PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE

PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE

PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY

PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE

**PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

TEMAT INTR 1 – ORGANIZACJA KURSU

Podtemat INTR 1.1 – Prezentacja kursu

Podtemat INTR 1.2 – Zarządzanie kursem

Podtemat INTR 1.3 – Materiały naukowe i dokumentacja szkoleniowa

TEMAT INTR 2 – WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO ATC

Podtemat INTR 2.1 – Treść i organizacja kursu

Podtemat INTR 2.2 – Zasady szkolenia

Podtemat INTR 2.3 – Proces oceny

**PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE**

TEMAT LAW 1 – WYDAWANIE LICENCJI/CERTYFIKATÓW KWALIFIKACJI ATCO

Podtemat LAW 1.1 – Przywileje i warunki

TEMAT LAW 2 – PRZEPISY I REGULACJE

Podtemat LAW 2.1 – Zgłoszenia

Podtemat LAW 2.2 – Przestrzeń powietrzna

TEMAT LAW 3 – ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W ZAKRESIE ATS

Podtemat LAW 3.1 – Proces przekazywania informacji zwrotnej

Podtemat LAW 3.2 – Badanie zdarzenia lotniczego

**PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM**

TEMAT ATM 1 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB

Podtemat ATM 1.1 – Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)

Podtemat ATM 1.2 – Służba informacji powietrznej (FIS)

Podtemat ATM 1.3 – Służba alarmowa (ALRS)

Podtemat ATM 1.4 – Przepustowość systemu ATS a zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

Podtemat ATM 1.5 – Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)

- TEMAT ATM 2 – KOMUNIKACJA
- Podtemat ATM 2.1 – Skuteczna komunikacja
- TEMAT ATM 3 – ZEZWOLENIA ATC I INSTRUKCJE ATC
- Podtemat ATM 3.1 – Zezwolenia ATC
- Podtemat ATM 3.2 – Instrukcje ATC
- TEMAT ATM 4 – KOORDYNACJA
- Podtemat ATM 4.1 – Kiedy i dlaczego konieczna jest koordynacja
- Podtemat ATM 4.2 – Narzędzia i metody koordynacji
- Podtemat ATM 4.3 – Procedury koordynacji
- TEMAT ATM 5 – POMIAR WYSOKOŚCI I PRZYDZIELANIE POZIOMU LOTU
- Podtemat ATM 5.1 – Pomiar wysokości
- Podtemat ATM 5.2 – Przewyższenie nad terenem
- TEMAT ATM 6 – SEPARACJE
- Podtemat ATM 6.1 – Separacja pionowa
- Podtemat ATM 6.2 – Separacja pozioma
- TEMAT ATM 7 – POKŁADOWE SIECI BEZPIECZEŃSTWA
- Podtemat ATM 7.1 – Pokładowe sieci bezpieczeństwa
- TEMAT ATM 8 – OBRAZOWANIE DANYCH
- Podtemat ATM 8.1 – Zarządzanie danymi
- TEMAT ATM 9 – (SYMULOWANE) ŚRODOWISKO OPERACYJNE
- Podtemat ATM 9.1 – Integralność środowiska operacyjnego
- Podtemat ATM 9.2 – Weryfikacja aktualności procedur operacyjnych
- Podtemat ATM 9.3 – Przekazywanie/Przejmowanie obowiązków
- TEMAT ATM 10 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB KONTROLI
- Podtemat ATM 10.1 – Odpowiedzialność i przetwarzanie informacji
- Podtemat ATM 10.2 – Kontrola obszaru
- Podtemat ATM 10.3 – Proces zarządzania ruchem
- Podtemat ATM 10.4 – Obsługa ruchu
- TEMAT ATM 11 – WSTRZYMANIE
- Podtemat ATM 11.1 – Ogólne procedury wstrzymania
- Podtemat ATM 11.2 – Wstrzymywanie statków powietrznych

**PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA**

TEMAT MET 1 – ZJAWISKA METEOROLOGICZNE

Podtemat MET 1.1 – Zjawiska meteorologiczne

TEMAT MET 2 – ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH

Podtemat MET 2.1 – Źródła informacji meteorologicznych

**PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA**

TEMAT NAV 1 – MAPY LOTNICZE

Podtemat NAV 1.1 – Mapy lotnicze

TEMAT NAV 2 – NAWIGACJA WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW

Podtemat NAV 2.1 – Systemy nawigacyjne

Podtemat NAV 2.2 – Pomoc nawigacyjna

Podtemat NAV 2.3 – Zastosowania PBN

**PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE**

TEMAT ACFT 1 – URZĄDZENIA NA STATKACH POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 1.1 – Urządzenia na statkach powietrznych

TEMAT ACFT 2 – KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 2.1 – Turbulencje w śladzie aerodynamicznym

TEMAT ACFT 3 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA CHARAKTERYSTYKĘ STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 3.1 – Czynniki oddziałujące w fazie wznoszenia

Podtemat ACFT 3.2 – Czynniki oddziałujące podczas przelotu

Podtemat ACFT 3.3 – Czynniki oddziałujące w fazie zniżania

Podtemat ACFT 3.4 – Czynniki ekonomiczne

Podtemat ACFT 3.5 – Czynniki środowiskowe

TEMAT ACFT 4 – DANE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 4.1 – Dane dotyczące charakterystyki

**PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE**

TEMAT HUM 1 – PRZETWARZANIE INFORMACJI

Podtemat HUM 1.1 – Funkcje poznawcze i wpływające na nie czynniki

Podtemat HUM 1.2 – Orientacja sytuacyjna

Podtemat HUM 1.3 – Podejmowanie decyzji

TEMAT HUM 2 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZDROWIE I DOBROSTAN

Podtemat HUM 2.1 – Zmęczenie

Podtemat HUM 2.2 – Stres

TEMAT HUM 3 – ZARZĄDZANIE ZAGROŻENIAMI I BŁĘDAMI

Podtemat HUM 3.1 – Ramy zarządzania zagrożeniami i błędami

Podtemat HUM 3.2 – Praktyczne zarządzanie zagrożeniami i błędami

TEMAT HUM 4 – PRACA ZESPOŁOWA

Podtemat HUM 4.1 – Zalety pracy zespołowej

Podtemat HUM 4.2 – Zarządzanie konfliktami

TEMAT HUM 5 – SYSTEM

Podtemat HUM 5.1 – Koncepcja systemów w ATM/ANS

TEMAT HUM 6 – KOMUNIKACJA

Podtemat HUM 6.1 – Skuteczna komunikacja

Podtemat HUM 6.2 – Skuteczne przekazywanie informacji zwrotnej

**PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY**

TEMAT EQPS 1 – KOMUNIKACJA GŁOSOWA

Podtemat EQPS 1.1 – Komunikacja radiowa

Podtemat EQPS 1.2 – Komunikacja głosowa – inne

TEMAT EQPS 2 – AUTOMATYZACJA W ATS

Podtemat EQPS 2.1 – Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)

Podtemat EQPS 2.2 – Systemy automatycznej wymiany danych

TEMAT EQPS 3 – STANOWISKO PRACY KONTROLERA

Podtemat EQPS 3.1 – Eksploatacja i monitorowanie urządzeń

Podtemat EQPS 3.2 – Obrazowanie sytuacji i systemy informacyjne

Podtemat EQPS 3.3 – Systemy danych o locie

TEMAT EQPS 4 – URZĄDZENIA PRZYSZŁOŚCI

Podtemat EQPS 4.1 – Nowe osiągnięcia

TEMAT EQPS 5 – OGRANICZENIA ORAZ POGORSZENIE PARAMETRÓW URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW

Podtemat EQPS 5.1 – Reagowanie na ograniczenia

Podtemat EQPS 5.2 – Pogorszenie parametrów urządzeń komunikacyjnych

Podtemat EQPS 5.3 – Pogorszenie parametrów urządzeń nawigacyjnych

**PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE**

TEMAT PEN 1 – SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE

Podtemat PEN 1.1 – Wizyta studyjna w ośrodku kontroli obszaru

TEMAT PEN 2 – UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Podtemat PEN 2.1 – Uczestnicy cywilnych operacji ATS

Podtemat PEN 2.2 – Uczestnicy wojskowych operacji ATS

TEMAT PEN 3 – RELACJE Z KLIENTAMI

Podtemat PEN 3.1 – Zapewnianie służb a wymagania użytkowników

TEMAT PEN 4 – OCHRONA ŚRODOWISKA

Podtemat PEN 4.1 – Ochrona środowiska

**PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE**

TEMAT ABES 1 – SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE (ABES)

Podtemat ABES 1.1 – Przegląd ABES

TEMAT ABES 2 – PODNOSZENIE KWALIFIKACJI

Podtemat ABES 2.1 – Skuteczność komunikacji

Podtemat ABES 2.2 – Unikanie przeciążenia umysłowego

Podtemat ABES 2.3 – Współpraca na linii powietrze-ziemia

TEMAT ABES 3 – PROCEDURY NA WYPADEK SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH

Podtemat ABES 3.1 – Stosowanie procedur na wypadek ABES

Podtemat ABES 3.2 – Awaria urządzenia radiowego

Podtemat ABES 3.3 – Bezprawna ingerencja i zagrożenie zamachem bombowym na statku powietrznym

Podtemat ABES 3.4 – Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną lub niezidentyfikowany statek powietrzny

Podtemat ABES 3.5 – Przekierowania

Podtemat ABES 3.6 – Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych”;

30) dodatek 7 do załącznika I otrzymuje brzmienie:

*„Dodatek 6 do załącznika I***UPRAWNIENIE KONTROLI ZBLIŻANIA DOZOROWANEJ (APS)**

(Dotyczy: załącznika I (część ATCO) podczęść D sekcja 2 ATCO.D.010 lit. a) pkt 2 ppkt (iv)

## SPIS TREŚCI

PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU

PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE

PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA  
PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA  
PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE  
PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE  
PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY  
PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE  
PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE  
PRZEDMIOT 11: LOTNISKA

**PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

TEMAT INTR 1 – ORGANIZACJA KURSU  
Podtemat INTR 1.1 – Prezentacja kursu  
Podtemat INTR 1.2 – Zarządzanie kursem  
Podtemat INTR 1.3 – Materiały naukowe i dokumentacja szkoleniowa  
TEMAT INTR 2 – WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO ATC  
Podtemat INTR 2.1 – Treść i organizacja kursu  
Podtemat INTR 2.2 – Zasady szkolenia  
Podtemat INTR 2.3 – Proces oceny

**PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE**

TEMAT LAW 1 – WYDAWANIE LICENCJI/CERTYFIKATÓW KWALIFIKACJI ATCO  
Podtemat LAW 1.1 – Przywileje i warunki  
TEMAT LAW 2 – PRZEPISY I REGULACJE  
Podtemat LAW 2.1 – Zgłoszenia  
Podtemat LAW 2.2 – Przestrzeń powietrzna  
TEMAT LAW 3 – ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W ZAKRESIE ATS  
Podtemat LAW 3.1 – Proces przekazywania informacji zwrotnej  
Podtemat LAW 3.2 – Badanie zdarzenia lotniczego

**PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM**

TEMAT ATM 1 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB  
Podtemat ATM 1.1 – Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)  
Podtemat ATM 1.2 – Służba informacji powietrznej (FIS)  
Podtemat ATM 1.3 – Służba alarmowa (ALRS)  
Podtemat ATM 1.4 – Przepustowość systemu ATS a zarządzanie przepływem ruchu lotniczego  
Podtemat ATM 1.5 – Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)

- TEMAT ATM 2 – KOMUNIKACJA
- Podtemat ATM 2.1 – Skuteczna komunikacja
- TEMAT ATM 3 – ZEZWOLENIA ATC I INSTRUKCJE ATC
- Podtemat ATM 3.1 – Zezwolenia ATC
- Podtemat ATM 3.2 – Instrukcje ATC
- TEMAT ATM 4 – KOORDYNACJA
- Podtemat ATM 4.1 – Kiedy i dlaczego konieczna jest koordynacja
- Podtemat ATM 4.2 – Narzędzia i metody koordynacji
- Podtemat ATM 4.3 – Procedury koordynacji
- TEMAT ATM 5 – POMIAR WYSOKOŚCI I PRZYDZIELANIE POZIOMU LOTU
- Podtemat ATM 5.1 – Pomiar wysokości
- Podtemat ATM 5.2 – Przewyższenie nad terenem
- TEMAT ATM 6 – SEPARACJE
- Podtemat ATM 6.1 – Separacja pionowa
- Podtemat ATM 6.2 – Separacja podłużna w środowisku dozoru
- Podtemat ATM 6.3 – Delegowanie odpowiedzialności za separację
- Podtemat ATM 6.4 – Separacja odległościowa dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- Podtemat ATM 6.5 – Separacja w oparciu o systemy kontroli dozorowanej ATS
- TEMAT ATM 7 – POKŁADOWE I NAZIEMNE SIECI BEZPIECZEŃSTWA
- Podtemat ATM 7.1 – Pokładowe sieci bezpieczeństwa
- Podtemat ATM 7.2 – Nziemne sieci bezpieczeństwa
- TEMAT ATM 8 – OBRAZOWANIE DANYCH
- Podtemat ATM 8.1 – Zarządzanie danymi
- TEMAT ATM 9 – (SYMULOWANE) ŚRODOWISKO OPERACYJNE
- Podtemat ATM 9.1 – Integralność środowiska operacyjnego
- Podtemat ATM 9.2 – Weryfikacja aktualności procedur operacyjnych
- Podtemat ATM 9.3 – Przekazywanie/Przejmowanie obowiązków
- TEMAT ATM 10 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB KONTROLI
- Podtemat ATM 10.1 – Odpowiedzialność i przetwarzanie informacji
- Podtemat ATM 10.2 – Służba dozorowania ATS
- Podtemat ATM 10.3 – Proces zarządzania ruchem
- Podtemat ATM 10.4 – Obsługa ruchu
- Podtemat ATM 10.5 – Służba kontroli z zaawansowanym wsparciem systemu



- TEMAT ATM 11 – WSTRZYMANIE
- Podtemat ATM 11.1 – Ogólne procedury wstrzymania
- Podtemat ATM 11.2 – Statek powietrzny na podejściu
- Podtemat ATM 11.3 – Wstrzymywanie w środowisku dozoru
- TEMAT ATM 12 – IDENTYFIKACJA
- Podtemat ATM 12.1 – Ustanowienie środków identyfikacji
- Podtemat ATM 12.2 – Utrzymanie środków identyfikacji
- Podtemat ATM 12.3 – Utrata rozpoznawalności
- Podtemat ATM 12.4 – Pomiar wysokości
- Podtemat ATM 12.5 – Przeniesienie oznaczeń identyfikacyjnych

**PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA**

- TEMAT MET 1 – ZJAWISKA METEOROLOGICZNE
- Podtemat MET 1.1 – Zjawiska meteorologiczne
- TEMAT MET 2 – ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH
- Podtemat MET 2.1 – Źródła informacji meteorologicznych

**PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA**

- TEMAT NAV 1 – MAPY LOTNICZE
- Podtemat NAV 1.1 – Mapy lotnicze
- TEMAT NAV 2 – NAWIGACJA WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW
- Podtemat NAV 2.1 – Systemy nawigacyjne
- Podtemat NAV 2.2 – Podejście ustabilizowane
- Podtemat NAV 2.3 – Odloty i przyloty według wskazań przyrządów
- Podtemat NAV 2.4 – Pomoc nawigacyjna
- Podtemat NAV 2.5 – Systemy satelitarne
- Podtemat NAV 2.6 – Zastosowania PBN

**PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE**

- TEMAT ACFT 1 – URZĄDZENIA NA STATKACH POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFT 1.1 – Urządzenia na statkach powietrznych
- TEMAT ACFT 2 – KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH
- Podtemat ACFT 2.1 – Turbulencje w śladzie aerodynamicznym
- Podtemat ACFT 2.2 – Zastosowanie kategorii podejść wg ICAO

TEMAT ACFT 3 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA CHARAKTERYSTYKĘ STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 3.1 – Czynniki oddziałujące w fazie wznoszenia

Podtemat ACFT 3.2 – Czynniki oddziałujące podczas przelotu

Podtemat ACFT 3.3 – Czynniki oddziałujące podczas zniżania i w początkowej fazie podejścia

Podtemat ACFT 3.4 – Czynniki oddziałujące w fazie podejścia końcowego i podczas lądowania

Podtemat ACFT 3.5 – Czynniki ekonomiczne

Podtemat ACFT 3.6 – Czynniki środowiskowe

TEMAT ACFT 4 – DANE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 4.1 – Dane dotyczące charakterystyki

**PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE**

TEMAT HUM 1 – PRZETWARZANIE INFORMACJI

Podtemat HUM 1.1 – Funkcje poznawcze i wpływające na nie czynniki

Podtemat HUM 1.2 – Orientacja sytuacyjna

Podtemat HUM 1.3 – Podejmowanie decyzji

TEMAT HUM 2 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZDROWIE I DOBROSTAN

Podtemat HUM 2.1 – Zmęczenie

Podtemat HUM 2.2 – Stres

TEMAT HUM 3 – ZARZĄDZANIE ZAGROŻENIAMI I BŁĘDAMI

Podtemat HUM 3.1 – Ramy zarządzania zagrożeniami i błędami

Podtemat HUM 3.2 – Praktyczne zarządzanie zagrożeniami i błędami

TEMAT HUM 4 – PRACA ZESPOŁOWA

Podtemat HUM 4.1 – Zalety pracy zespołowej

Podtemat HUM 4.2 – Zarządzanie konfliktami

TEMAT HUM 5 – SYSTEM

Podtemat HUM 5.1 – Koncepcja systemów w ATM/ANS

TEMAT HUM 6 – KOMUNIKACJA

Podtemat HUM 6.1 – Skuteczna komunikacja

Podtemat HUM 6.2 – Skuteczne przekazywanie informacji zwrotnej

**PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY**

TEMAT EQPS 1 – KOMUNIKACJA GŁOSOWA

Podtemat EQPS 1.1 – Komunikacja radiowa

Podtemat EQPS 1.2 – Komunikacja głosowa – inne

- TEMAT EQPS 2 – AUTOMATYZACJA W ATS
- Podtemat EQPS 2.1 – Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)
- Podtemat EQPS 2.2 – Systemy automatycznej wymiany danych
- TEMAT EQPS 3 – STANOWISKO PRACY KONTROLERA
- Podtemat EQPS 3.1 – Eksploatacja i monitorowanie urządzeń
- Podtemat EQPS 3.2 – Obrazowanie sytuacji i systemy informacyjne
- Podtemat EQPS 3.3 – Systemy danych o locie
- Podtemat EQPS 3.4 – Wykorzystanie systemu kontroli dozorowanej ATS
- Podtemat EQPS 3.5 – Zaawansowane systemy
- TEMAT EQPS 4 – URZĄDZENIA PRZYSZŁOŚCI
- Podtemat EQPS 4.1 – Nowe osiągnięcia
- TEMAT EQPS 5 – OGRANICZENIA ORAZ POGORSZENIE PARAMETRÓW URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW
- Podtemat EQPS 5.1 – Reagowanie na ograniczenia
- Podtemat EQPS 5.2 – Pogorszenie parametrów urządzeń komunikacyjnych
- Podtemat EQPS 5.3 – Pogorszenie parametrów urządzeń nawigacyjnych
- Podtemat EQPS 5.4 – Pogorszenie parametrów urządzeń dozorowania
- Podtemat EQPS 5.5 – Pogorszenie parametrów systemu przetwarzania ATC

**PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE**

- TEMAT PEN 1 – SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE
- Podtemat PEN 1.1 – Wizyta studyjna w organie kontroli zbliżania
- TEMAT PEN 2 – UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
- Podtemat PEN 2.1 – Uczestnicy cywilnych operacji ATS
- Podtemat PEN 2.2 – Uczestnicy wojskowych operacji ATS
- TEMAT PEN 3 – RELACJE Z KLIENTAMI
- Podtemat PEN 3.1 – Zapewnianie służb a wymagania użytkowników
- TEMAT PEN 4 – OCHRONA ŚRODOWISKA
- Podtemat PEN 4.1 – Ochrona środowiska

**PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE**

- TEMAT ABES 1 – SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE (ABES)
- Podtemat ABES 1.1 – Przegląd ABES
- TEMAT ABES 2 – PODNOSZENIE KWALIFIKACJI
- Podtemat ABES 2.1 – Skuteczność komunikacji
- Podtemat ABES 2.2 – Unikanie przeciążenia umysłowego

- Podtemat ABES 2.3 – Współpraca na linii powietrze-ziemia
- TEMAT ABES 3 – PROCEDURY NA WYPADEK SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH
- Podtemat ABES 3.1 – Stosowanie procedur na wypadek ABES
- Podtemat ABES 3.2 – Awaria urządzenia radiowego
- Podtemat ABES 3.3 – Bezprawna ingerencja i zagrożenie zamachem bombowym na statku powietrznym
- Podtemat ABES 3.4 – Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną lub niezidentyfikowany statek powietrzny
- Podtemat ABES 3.5 – Przekierowania
- Podtemat ABES 3.6 – Awaria transpondera
- Podtemat ABES 3.7 – Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych

**PRZEDMIOT 11: LOTNISKA**

- TEMAT AGA 1 – DANE O LOTNISKU, JEGO ROZKŁAD I KOORDYNACJA
- Podtemat AGA 1.1 – Definicje
- Podtemat AGA 1.2 – Koordynacja
- TEMAT AGA 2 – POLE RUCHU NAZIEMNEGO
- Podtemat AGA 2.1 – Pole ruchu naziemnego
- Podtemat AGA 2.2 – Pole manewrowe
- Podtemat AGA 2.3 – Drogi startowe
- TEMAT AGA 3 – PRZESZKODY
- Podtemat AGA 3.1 – Przestrzeń powietrzna wolna od przeszkód wokół lotnisk
- TEMAT AGA 4 – URZĄDZENIA RÓŻNE
- Podtemat AGA 4.1 – Położenie”;

31) dodatek 8 do załącznika I otrzymuje brzmienie:

*„Dodatek 7 do załącznika I*

**UPRAWNIENIE KONTROLI OBSZARU DOZOROWANEJ (ACS)**

(Dotyczy: załącznika I (część ATCO) podczęść D sekcja 2 ATCO.D.010 lit. a) pkt 2 ppkt (v)

SPIS TREŚCI

- PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU
- PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE
- PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM
- PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA
- PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA
- PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE
- PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE
- PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY

PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE

PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE

**PRZEDMIOT 1: WPROWADZENIE DO KURSU**

TEMAT INTR 1 – ORGANIZACJA KURSU

Podtemat INTR 1.1 – Prezentacja kursu

Podtemat INTR 1.2 – Zarządzanie kursem

Podtemat INTR 1.3 – Materiały naukowe i dokumentacja szkoleniowa

TEMAT INTR 2 – WPROWADZENIE DO KURSU SZKOLENIOWEGO ATC

Podtemat INTR 2.1 – Treść i organizacja kursu

Podtemat INTR 2.2 – Zasady szkolenia

Podtemat INTR 2.3 – Proces oceny

**PRZEDMIOT 2: PRAWO LOTNICZE**

TEMAT LAW 1 – WYDAWANIE LICENCJI/CERTYFIKATÓW KWALIFIKACJI ATCO

Podtemat LAW 1.1 – Przywileje i warunki

TEMAT LAW 2 – PRZEPISY I REGULACJE

Podtemat LAW 2.1 – Zgłoszenia

Podtemat LAW 2.2 – Przestrzeń powietrzna

TEMAT LAW 3 – ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W ZAKRESIE ATS

Podtemat LAW 3.1 – Proces przekazywania informacji zwrotnej

Podtemat LAW 3.2 – Badanie zdarzenia lotniczego

**PRZEDMIOT 3: ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM**

TEMAT ATM 1 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB

Podtemat ATM 1.1 – Służba kontroli ruchu lotniczego (ATC)

Podtemat ATM 1.2 – Służba informacji powietrznej (FIS)

Podtemat ATM 1.3 – Służba alarmowa (ALRS)

Podtemat ATM 1.4 – Przepustowość systemu ATS a zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

Podtemat ATM 1.5 – Zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM)

TEMAT ATM 2 – KOMUNIKACJA

Podtemat ATM 2.1 – Skuteczna komunikacja

TEMAT ATM 3 – ZEZWOLENIA ATC I INSTRUKCJE ATC

Podtemat ATM 3.1 – Zezwolenia ATC

Podtemat ATM 3.2 – Instrukcje ATC

- TEMAT ATM 4 – KOORDYNACJA
- Podtemat ATM 4.1 – Kiedy i dlaczego konieczna jest koordynacja
- Podtemat ATM 4.2 – Narzędzia i metody koordynacji
- Podtemat ATM 4.3 – Procedury koordynacji
- TEMAT ATM 5 – POMIAR WYSOKOŚCI I PRZYDZIELANIE POZIOMU LOTU
- Podtemat ATM 5.1 – Pomiar wysokości
- Podtemat ATM 5.2 – Przewyższenie nad terenem
- TEMAT ATM 6 – SEPARACJE
- Podtemat ATM 6.1 – Separacja pionowa
- Podtemat ATM 6.2 – Separacja podłużna w środowisku dozoru
- Podtemat ATM 6.3 – Separacja odległościowa dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym
- Podtemat ATM 6.4 – Separacja w oparciu o systemy kontroli dozorowanej ATS
- TEMAT ATM 7 – POKŁADOWE I NAZIEMNE SIECI BEZPIECZEŃSTWA
- Podtemat ATM 7.1 – Pokładowe sieci bezpieczeństwa
- Podtemat ATM 7.2 – Naziemne sieci bezpieczeństwa
- TEMAT ATM 8 – OBRAZOWANIE DANYCH
- Podtemat ATM 8.1 – Zarządzanie danymi
- TEMAT ATM 9 – (SYMULOWANE) ŚRODOWISKO OPERACYJNE
- Podtemat ATM 9.1 – Integralność środowiska operacyjnego
- Podtemat ATM 9.2 – Weryfikacja aktualności procedur operacyjnych
- Podtemat ATM 9.3 – Przekazywanie/Przejmowanie obowiązków
- TEMAT ATM 10 – ZAPEWNIANIE SŁUŻB KONTROLI
- Podtemat ATM 10.1 – Odpowiedzialność i przetwarzanie informacji
- Podtemat ATM 10.2 – Służba dozorowania ATS
- Podtemat ATM 10.3 – Proces zarządzania ruchem
- Podtemat ATM 10.4 – Obsługa ruchu
- Podtemat ATM 10.5 – Służba kontroli z zaawansowanym wsparciem systemu
- TEMAT ATM 11 – WSTRZYMANIE
- Podtemat ATM 11.1 – Ogólne procedury wstrzymania
- Podtemat ATM 11.2 – Wstrzymywanie statków powietrznych
- Podtemat ATM 11.3 – Wstrzymywanie w środowisku dozoru
- TEMAT ATM 12 – IDENTYFIKACJA
- Podtemat ATM 12.1 – Ustanowienie środków identyfikacji
- Podtemat ATM 12.2 – Utrzymanie środków identyfikacji

Podtemat ATM 12.3 – Utrata rozpoznawalności

Podtemat ATM 12.4 – Pomiar wysokości

Podtemat ATM 12.5 – Przeniesienie oznaczeń identyfikacyjnych

**PRZEDMIOT 4: METEOROLOGIA**

TEMAT MET 1 – ZJAWISKA METEOROLOGICZNE

Podtemat MET 1.1 – Zjawiska meteorologiczne

TEMAT MET 2 – ŹRÓDŁA DANYCH METEOROLOGICZNYCH

Podtemat MET 2.1 – Źródła informacji meteorologicznych

**PRZEDMIOT 5: NAWIGACJA**

TEMAT NAV 1 – MAPY LOTNICZE

Podtemat NAV 1.1 – Mapy lotnicze

TEMAT NAV 2 – NAWIGACJA WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW

Podtemat NAV 2.1 – Systemy nawigacyjne

Podtemat NAV 2.2 – Pomoc nawigacyjna

Podtemat NAV 2.3 – Zastosowania PBN

**PRZEDMIOT 6: STATKI POWIETRZNE**

TEMAT ACFT 1 – URZĄDZENIA NA STATKACH POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 1.1 – Urządzenia na statkach powietrznych

TEMAT ACFT 2 – KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 2.1 – Turbulencje w śladzie aerodynamicznym

TEMAT ACFT 3 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA CHARAKTERYSTYKĘ STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 3.1 – Czynniki oddziałujące w fazie wznoszenia

Podtemat ACFT 3.2 – Czynniki oddziałujące podczas przelotu

Podtemat ACFT 3.3 – Czynniki oddziałujące w fazie zniżania

Podtemat ACFT 3.4 – Czynniki ekonomiczne

Podtemat ACFT 3.5 – Czynniki środowiskowe

TEMAT ACFT 4 – DANE DOTYCZĄCE STATKÓW POWIETRZNYCH

Podtemat ACFT 4.1 – Dane dotyczące charakterystyki

**PRZEDMIOT 7: CZYNNIKI LUDZKIE**

TEMAT HUM 1 – PRZETWARZANIE INFORMACJI

Podtemat HUM 1.1 – Funkcje poznawcze i wpływające na nie czynniki

Podtemat HUM 1.2 – Orientacja sytuacyjna

- Podtemat HUM 1.3 – Podejmowanie decyzji
- TEMAT HUM 2 – CZYNNIKI WPŁYWAJĄCE NA ZDROWIE I DOBROSTAN
- Podtemat HUM 2.1 – Zmęczenie
- Podtemat HUM 2.2 – Stres
- TEMAT HUM 3 – ZARZĄDZANIE ZAGROŻENIAMI I BŁĘDAMI
- Podtemat HUM 3.1 – Ramy zarządzania zagrożeniami i błędami
- Podtemat HUM 3.2 – Praktyczne zarządzanie zagrożeniami i błędami
- TEMAT HUM 4 – PRACA ZESPOŁOWA
- Podtemat HUM 4.1 – Zalety pracy zespołowej
- Podtemat HUM 4.2 – Zarządzanie konfliktami
- TEMAT HUM 5 – SYSTEM
- Podtemat HUM 5.1 – Koncepcja systemów w ATM/ANS
- TEMAT HUM 6 – KOMUNIKACJA
- Podtemat HUM 6.1 – Skuteczna komunikacja
- Podtemat HUM 6.2 – Skuteczne przekazywanie informacji zwrotnej

**PRZEDMIOT 8: URZĄDZENIA I SYSTEMY**

- TEMAT EQPS 1 – KOMUNIKACJA GŁOSOWA
- Podtemat EQPS 1.1 – Komunikacja radiowa
- Podtemat EQPS 1.2 – Komunikacja głosowa – inne
- TEMAT EQPS 2 – AUTOMATYZACJA W ATS
- Podtemat EQPS 2.1 – Stała telekomunikacyjna sieć lotnicza (AFTN)
- Podtemat EQPS 2.2 – Systemy automatycznej wymiany danych
- TEMAT EQPS 3 – STANOWISKO PRACY KONTROLERA
- Podtemat EQPS 3.1 – Eksploatacja i monitorowanie urządzeń
- Podtemat EQPS 3.2 – Obrazowanie sytuacji i systemy informacyjne
- Podtemat EQPS 3.3 – Systemy danych o locie
- Podtemat EQPS 3.4 – Wykorzystanie systemu kontroli dozorowanej ATS
- Podtemat EQPS 3.5 – Zaawansowane systemy
- TEMAT EQPS 4 – URZĄDZENIA PRZYSZŁOŚCI
- Podtemat EQPS 4.1 – Nowe osiągnięcia
- TEMAT EQPS 5 – OGRANICZENIA ORAZ POGORSZENIE PARAMETRÓW URZĄDZEŃ I SYSTEMÓW
- Podtemat EQPS 5.1 – Reagowanie na ograniczenia
- Podtemat EQPS 5.2 – Pogorszenie parametrów urządzeń komunikacyjnych



- Podtemat EQPS 5.3 – Pogorszenie parametrów urządzeń nawigacyjnych
- Podtemat EQPS 5.4 – Pogorszenie parametrów urządzeń dozoru
- Podtemat EQPS 5.5 – Pogorszenie parametrów systemu przetwarzania ATC

**PRZEDMIOT 9: ŚRODOWISKO ZAWODOWE**

- TEMAT PEN 1 – SZKOLENIE ZAPOZNAWCZE
- Podtemat PEN 1.1 – Wizyta studyjna w ośrodku kontroli obszaru
- TEMAT PEN 2 – UŻYTKOWNICY PRZESTRZENI POWIETRZNEJ
- Podtemat PEN 2.1 – Uczestnicy cywilnych operacji ATS
- Podtemat PEN 2.2 – Uczestnicy wojskowych operacji ATS
- TEMAT PEN 3 – RELACJE Z KLIENTAMI
- Podtemat PEN 3.1 – Zapewnianie służb a wymagania użytkowników
- TEMAT PEN 4 – OCHRONA ŚRODOWISKA
- Podtemat PEN 4.1 – Ochrona środowiska

**PRZEDMIOT 10: SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE**

- TEMAT ABES 1 – SYTUACJE ANORMALNE I AWARYJNE (ABES)
  - Podtemat ABES 1.1 – Przegląd ABES
  - TEMAT ABES 2 – PODNOSZENIE KWALIFIKACJI
  - Podtemat ABES 2.1 – Skuteczność komunikacji
  - Podtemat ABES 2.2 – Unikanie przeciążenia umysłowego
  - Podtemat ABES 2.3 – Współpraca na linii powietrze-ziemia
  - TEMAT ABES 3 – PROCEDURY NA WYPADEK SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH
  - Podtemat ABES 3.1 – Stosowanie procedur na wypadek ABES
  - Podtemat ABES 3.2 – Awaria urządzenia radiowego
  - Podtemat ABES 3.3 – Bezprawna ingerencja i zagrożenie zamachem bombowym na statku powietrznym
  - Podtemat ABES 3.4 – Statek powietrzny, którego załoga utraciła orientację geograficzną lub niezidentyfikowany statek powietrzny
  - Podtemat ABES 3.5 – Przekierowania
  - Podtemat ABES 3.6 – Awaria transpondera
  - Podtemat ABES 3.7 – Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych”.
-

## ZAŁĄCZNIK II

W załączniku II (CZEŚĆ ATCO.AR) do rozporządzenia (UE) 2015/340 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ATCO.AR.A.005 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.A.005 Personel**

- a) Właściwe organy przeprowadzają i następnie aktualizują co dwa lata ocenę zasobów ludzkich niezbędnych do realizacji funkcji nadzorczych na podstawie analiz procesów wymaganych na podstawie niniejszego rozporządzenia.
- b) Personel upoważniony przez właściwy organ do realizacji zadań w zakresie certyfikacji lub nadzoru bądź obu tych rodzajów zadań jest uprawniony do wykonywania co najmniej następujących zadań:
  - 1) badania dokumentów, w tym licencji, certyfikatów, rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów związanych z realizacją wymaganych zadań;
  - 2) kopiowanie lub pobieranie wyciągów z tych rejestrów, danych, procedur i pozostałych materiałów;
  - 3) zwracania się z prośbą o wyjaśnienie;
  - 4) wizytowania odpowiednich obiektów i miejsc operacji lotniczych;
  - 5) prowadzenia audytów i inspekcji, w tym inspekcji niezapowiedzianych;
  - 6) w stosownych przypadkach – podejmowanie lub inicjowanie środków egzekucyjnych.”;

- 2) ATCO.AR.A.010 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.A.010 Zadania właściwych organów**

Zadania właściwych organów obejmują:

- a) wydawanie, zawieszanie i cofanie licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i orzeczeń lekarskich;
- b) wydawanie tymczasowych upoważnień OJTI zgodnie z ATCO.C.025;
- c) wydawanie tymczasowych upoważnień osoby oceniającej zgodnie z ATCO.C.065;
- d) przedłużanie i wznawianie uprawnień uzupełniających;
- e) przedłużanie, wznawianie i ograniczanie orzeczeń lekarskich po ich odesłaniu przez lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie (AME) lub przez centrum medycyny lotniczej (AeMC);
- f) wydawanie, przedłużanie, wznawianie, zawieszanie, cofanie, ograniczanie i zmienianie certyfikatów lekarza orzecznika przeprowadzającego badania lotniczo-lekarskie;
- g) wydawanie, zawieszanie, cofanie i ograniczanie certyfikatów organizacji szkoleniowych i certyfikatów centrów medycyny lotniczej;
- h) zatwierdzanie kursów szkoleniowych, planów szkoleń i programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce oraz metod oceny;
- i) zatwierdzanie metody oceny stosowanej przy wykazywaniu się przez osobę ocenianą biegłością językową i określanie wymagań mających zastosowanie do podmiotów dokonujących oceny biegłości językowej zgodnie z ATCO.B.040;
- j) zatwierdzanie wymagania poziomu rozszerzonego biegłości językowej (poziomu 5) zgodnie z ATCO.B.030 lit. d);
- k) nadzorowanie organizacji szkoleniowych, w tym ich kursów szkoleniowych i planów szkoleń;
- l) zatwierdzanie i nadzorowanie programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce;
- m) ustanawianie właściwych procedur odwoławczych i mechanizmów powiadamiania;
- n) ułatwianie uznawania i wymiany licencji, w tym przekazywania dokumentacji kontrolerów ruchu lotniczego i zwrotu starej licencji właściwemu organowi wydającemu licencję zgodnie z ATCO.AR.D.003;
- o) ułatwianie uznawania certyfikatów organizacji szkoleniowych i zatwierdzeń kursów, a także zatwierdzania metody oceny stosowanej przy wykazywaniu się przez osobę ocenianą biegłością językową.”;

- 3) ATCO.AR.A.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.A.015 Sposoby spełnienia wymagań**

- a) Agencja opracowuje akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (»AMC«), które mogą być wykorzystywane w celu zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.
- b) W celu zapewnienia zgodności z aktami delegowanymi i wykonawczymi można wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań.
- c) Właściwy organ informuje Agencję o wszelkich alternatywnych sposobach spełnienia wymagań stosowanych przez organizacje podlegające jego nadzorowi lub przez niego samego w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.”;

- 4) ATCO.AR.A.020 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.A.020 Informowanie Agencji**

- a) Właściwy organ powiadamia Agencję o wszelkich istotnych problemach związanych z wdrożeniem rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia w terminie 30 dni od dnia, w którym właściwy organ dowiedział się o tych problemach.
- b) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia właściwy organ jak najszybciej przekazuje Agencji informacje mające znaczenie dla bezpieczeństwa uzyskane na podstawie zgłoszeń o zdarzeniach przechowywanych w krajowej bazie danych zgodnie z art. 6 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 376/2014.”;

- 5) ATCO.AR.A.025 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.A.025 Natychmiastowe przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa**

- a) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia właściwy organ wdraża system służący do odpowiedniego gromadzenia, analizowania i rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie.
- b) Agencja wdraża system służący do odpowiedniego analizowania wszelkich otrzymanych istotnych informacji o bezpieczeństwie i bez zbędnej zwłoki przekazuje państwom członkowskim i Komisji wszelkie informacje (w tym zalecenia lub działania naprawcze, jakie należy podjąć), które są dla państw członkowskich i Komisji niezbędne do zareagowania w odpowiednim czasie na problem w zakresie bezpieczeństwa dotyczący wyrobów, części, urządzeń, osób lub organizacji podlegających rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktom delegowanym i wykonawczym do tego rozporządzenia.
- c) Po otrzymaniu informacji, o których mowa w lit. a) i b), właściwy organ podejmuje odpowiednie działania w celu rozwiązania problemu w zakresie bezpieczeństwa.
- d) O działaniach podejmowanych zgodnie z lit. c) niezwłocznie powiadamia się wszystkie osoby lub organizacje, które muszą zapewnić zgodność z nimi na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia. Właściwy organ powiadamia o tych działaniach również Agencję, a w przypadku konieczności podjęcia wspólnych działań – także inne zainteresowane państwa członkowskie.”;

- 6) ATCO.AR.B.001 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.B.001 System zarządzania**

- a) Właściwy organ ustanawia i utrzymuje system zarządzania obejmujący co najmniej:
  - 1) udokumentowane zasady i procedury opisujące jego strukturę organizacyjną oraz środki i metody zapewnienia zgodności z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi do tego rozporządzenia. Procedury muszą być aktualizowane i wykorzystywane jako podstawowe dokumenty robocze na użytek wewnętrzny danego właściwego organu podczas wykonywania wszelkich odpowiednich zadań;
  - 2) wystarczającą liczbę pracowników personelu, w tym inspektorów ds. wydawania licencji i certyfikatów, umożliwiającą realizację jego zadań i wywiązywanie się przez niego z obowiązków. Personel taki musi mieć kwalifikacje do wykonywania przydzielonych mu zadań oraz posiadać konieczną wiedzę, doświadczenie, a także wstępne, praktyczne i okresowe przeszkolenie zapewniające zachowanie kompetencji. Wprowadza się system służący do planowania dostępności personelu, tak aby zapewnić właściwe wykonanie wszystkich powiązanych zadań;

- 3) odpowiednie zaplecze i pomieszczenia biurowe umożliwiające wykonanie przydzielonych zadań;
  - 4) funkcję monitorowania zgodności systemu zarządzania z odpowiednimi wymaganiami oraz adekwatności procedur, łącznie z ustanowieniem procesu audytu wewnętrznego i procesu zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. Monitorowanie zgodności obejmuje system zwrotnego informowania o wynikach audytu kadry kierowniczej wyższego szczebla właściwego organu, aby w razie potrzeby zapewnić podjęcie działań naprawczych; oraz
  - 5) osobę lub grupę osób ponoszących ostateczną odpowiedzialność przed kadrą kierowniczą wyższego szczebla właściwego organu za funkcję monitorowania zgodności.
- b) W odniesieniu do poszczególnych obszarów działalności uwzględnionych w systemie zarządzania właściwy organ wyznacza co najmniej jedną osobę ponoszącą całkowitą odpowiedzialność za zarządzanie odpowiednimi zadaniami.
- c) Właściwy organ ustanawia procedury udziału we wzajemnej wymianie wszelkich niezbędnych informacji oraz udzielania pomocy pozostałym zainteresowanym właściwym organom, niezależnie od tego, czy są to organy z tego samego państwa członkowskiego czy z innych państw członkowskich, w tym wymianie informacji na temat:
- 1) odpowiednich zgłoszonych niezgodności i działań następczych podejmowanych w wyniku sprawowania nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, lecz certyfikowanymi przez właściwy organ innego państwa członkowskiego lub Agencję; oraz
  - 2) informacji związanych z obowiązkowym i dobrowolnym zgłaszaniem zdarzeń zgodnie z wymaganiami ATCO. OR.B.040.
- d) Egzemplarz procedur związanych z systemem zarządzania oraz zmian do nich udostępnia się Agencji do celów standaryzacji.”;
- 7) ATCO.AR.B.005 lit. a) otrzymuje brzmienie:
- „a) Jeżeli właściwy organ przydziela zadania związane ze wstępną certyfikacją lub stałym nadzorem nad osobami lub organizacjami podlegającymi rozporządzeniu (UE) 2018/1139 i aktom delegowanym i wykonawczym do tego rozporządzenia, przydziela je wyłącznie kwalifikowanym jednostkom. Przy przydzielaniu zadań właściwy organ gwarantuje, że:
- 1) dysponuje systemem służącym do wstępnej i stałej oceny tego, czy kwalifikowana jednostka spełnia wymagania określone w załączniku VI do rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- System ten oraz wyniki oceny są dokumentowane;
- 2) zawarł udokumentowane porozumienie z kwalifikowaną jednostką, zatwierdzone przez obydwie strony na odpowiednim szczeblu zarządzania, w którym to porozumieniu wyraźnie określa się:
- (i) zadania do wykonania;
  - (ii) deklaracje, sprawozdania i rejestry, jakie należy przekazać;
  - (iii) warunki techniczne, które należy spełnić podczas realizacji przedmiotowych zadań;
  - (iv) odpowiednie ubezpieczenie od odpowiedzialności; oraz
  - (v) sposób ochrony informacji uzyskiwanych podczas realizacji przedmiotowych zadań.”;
- 8) ATCO.AR.B.010 otrzymuje brzmienie:

#### „ATCO.AR.B.010 Zmiany w systemie zarządzania

- a) Właściwy organ dysponuje systemem służącym do identyfikacji zmian wpływających na jego zdolność do wykonywania zadań oraz wywiązywania się z obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia. Umożliwia on właściwemu organowi podejmowanie odpowiednich działań w celu zapewnienia dalszej adekwatności i skuteczności jego systemu zarządzania.

- b) Właściwy organ aktualizuje swój system zarządzania w celu odzwierciedlenia wszelkich zmian w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia w odpowiednim terminie, by zapewnić skuteczne wdrożenie swojego systemu zarządzania.
- c) Właściwy organ powiadamia Agencję o zmianach wpływających na jego zdolność do wykonywania zadań oraz wywiązywania się z obowiązków określonych w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz aktach delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia.”;
- 9) ATCO.AR.B.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.B.015 Prowadzenie rejestrów**

- a) Właściwe organy prowadzą listę wszystkich certyfikatów wydawanych organizacjom oraz licencji i certyfikatów personelu.
- b) Właściwy organ ustanawia system prowadzenia rejestrów, który umożliwia odpowiednie przechowywanie, dostępność i rzetelne monitorowanie:
- 1) udokumentowanych strategii i procedur dotyczących systemu zarządzania;
  - 2) szkolenia i kwalifikacji swojego personelu oraz udzielania mu upoważnień;
  - 3) przydziału zadań obejmującego elementy wymagane zgodnie z ATCO.AR.B.005 oraz szczegóły przydzielonych zadań;
  - 4) procesów certyfikacji oraz stałego nadzoru nad certyfikowanymi organizacjami;
  - 5) szczegółów dotyczących kursów prowadzonych przez organizacje szkoleniowe;
  - 6) procesów wydawania licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów oraz sprawowania stałego nadzoru nad posiadaczami tego typu licencji, uprawnień, uprawnień uzupełniających i certyfikatów;
  - 7) stałego nadzoru nad osobami i organizacjami prowadzącymi działalność na terytorium państwa członkowskiego, lecz certyfikowanymi przez właściwy organ innego państwa członkowskiego, zgodnie z ustaleniami pomiędzy tymi organami;
  - 8) niezgodności, działań naprawczych i daty zakończenia działań;
  - 9) podjętych środków egzekucyjnych;
  - 10) informacji dotyczących bezpieczeństwa oraz działań następczych;
  - 11) zapewniania elastyczności podejścia zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139; oraz
  - 12) dokonywania oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań zaproponowanych przez organizacje i powiadamiania Agencji o tych sposobach oraz dokonywania oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań stosowanych przez sam właściwy organ.
- c) Rejestry są przechowywane przez co najmniej 5 lat, a w przypadku licencji personelu – przez co najmniej 10 lat po wygaśnięciu ostatniego uprawnienia uzupełniającego wpisanego do licencji, z zastrzeżeniem stosownych przepisów o ochronie danych.”;
- 10) ATCO.AR.C.001 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściwy organ sprawdza:

- 1) zgodność z wymaganiami mającymi zastosowanie do organizacji lub osób przed wydaniem, stosownie do przypadku, certyfikatu dla organizacji lub licencji, certyfikatu, uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego personelu;
- 2) stałą zgodność z obowiązującymi wymaganiami i warunkami związanymi z posiadaniem certyfikatu organizacji szkoleniowej, a także obowiązującymi wymaganiami dotyczącymi zatwierdzonych kursów szkoleniowych, planów szkoleń i programów utrzymania poziomu wiedzy i umiejętności w jednostce oraz wymaganiami mającymi zastosowanie do personelu;
- 3) wdrożenie odpowiednich środków bezpieczeństwa nakazanych przez właściwy organ zgodnie z ATCO.AR.A.025 lit. c) i d).”;

11) dodaje się ATCO.AR.D.003 w brzmieniu:

**„ATCO.AR.D.003 Zmiana właściwego organu**

- a) Otrzymałszy wniosek posiadacza licencji dotyczący zmiany właściwego organu, właściwy organ otrzymujący wniosek zwraca się bez zbędnej zwłoki do właściwego organu posiadacza licencji o przekazanie bez zbędnej zwłoki wszystkich poniższych dokumentów:
  - 1) weryfikacji licencji;
  - 2) kopii dokumentacji medycznej przechowywanej przez właściwy organ. Dokumentacja medyczna jest przekazywana w sposób poufny zgodnie z załącznikiem IV (część ATCO.MED) ATCO.MED.A.015 i obejmuje podsumowanie historii medycznej wnioskodawcy, zweryfikowane i podpisane lub uwierzytelnione elektronicznie przez konsultanta medycznego.
- b) Właściwy organ przekazujący zachowuje oryginalne licencje i oryginalną dokumentację medyczną.
- c) Właściwy organ otrzymujący wymienia licencję i orzeczenie lekarskie bez zbędnej zwłoki, pod warunkiem że otrzymał i rozpatrzył wszystkie dokumenty wymienione w lit. a). Po wymienieniu licencji i orzeczenia lekarskiego właściwy organ otrzymujący zwraca się bezzwłocznie do posiadacza licencji o zwrócenie mu licencji wydanej przez właściwy organ przekazujący i przedmiotowego orzeczenia lekarskiego.
- d) Nowa licencja obejmuje uprawnienia, uprawnienia uzupełniające, wpisy do licencji oraz wszystkie ważne uprawnienia uzupełniające w jednostce wynikające z licencji; zawiera także odpowiednio: daty ich pierwszego wydania oraz – w stosownych przypadkach – daty wygaśnięcia.
- e) Właściwy organ otrzymujący powiadamia właściwy organ przekazujący bezzwłocznie po wymienieniu licencji i orzeczenia lekarskiego i zwróceniu licencji i orzeczenia lekarskiego przez posiadacza licencji zgodnie z lit. c). Do czasu otrzymania przedmiotowego zawiadomienia właściwy organ przekazujący pozostaje odpowiedzialny za licencję i orzeczenie lekarskie wydane po raz pierwszy posiadaczowi licencji.”;

12) ATCO.AR.D.005 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.AR.D.005 Cofnięcie i zawieszenie licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających**

- a) Do celów ATCO.A.020 właściwy organ określa procedury administracyjne dotyczące cofania i zawieszania licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających.
- b) Właściwy organ może zawiesić licencję w przypadku, gdy czasowa niezdolność nie ustanie zgodnie z procedurami, o których mowa w ATCO.A.015 lit. e).
- c) Właściwy organ zawiesza lub cofa licencję, uprawnienie lub uprawnienie uzupełniające zgodnie z ATCO.AR.C.010 w szczególności w następujących okolicznościach:
  - 1) korzystanie przez posiadacza licencji z przywilejów wynikających z licencji, gdy nie spełnia on już obowiązujących wymagań określonych w niniejszym rozporządzeniu;
  - 2) uzyskanie licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub kontrolera ruchu lotniczego, uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego lub certyfikatu poprzez sfałszowanie przedłożonych dokumentów potwierdzających;
  - 3) sfałszowanie rejestrów dotyczących licencji lub certyfikatu;
  - 4) korzystanie z przywilejów wynikających z licencji, uprawnień lub uprawnień uzupełniających pod wpływem substancji psychoaktywnych.
- d) W przypadkach zawieszenia lub cofnięcia licencji, uprawnień i uprawnień uzupełniających właściwy organ powiadamia posiadacza licencji oraz odpowiednią instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej na piśmie o takiej decyzji, a także informuje posiadacza licencji o przysługującym mu prawie do odwołania zgodnie z procedurami określonymi w ATCO.AR.A.010 lit. m).
- e) Właściwy organ zawiesza lub cofa licencję, uprawnienie lub uprawnienie uzupełniające również na pisemny wniosek posiadacza licencji.”;

13) ATCO.ARE.001 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.ARE.001 Procedura certyfikacji organizacji szkoleniowych i wydanie certyfikatu**

- a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie certyfikatu organizacji szkoleniowej właściwy organ sprawdza, czy organizacja szkoleniowa spełnia obowiązujące wymagania określone w niniejszym rozporządzeniu.
- b) Właściwy organ może zażądać przeprowadzenia audytów, inspekcji lub ocen organizacji szkoleniowej, jeżeli uzna to za niezbędne przed wydaniem certyfikatu.
- c) W przypadku gdy organizacja szkoleniowa składająca wniosek spełnia obowiązujące wymagania, właściwy organ wydaje certyfikat, stosując format określony w dodatku 2 do załącznika II.
- d) Certyfikat wydaje się na czas nieokreślony. Działania, które organizacja szkoleniowa może wykonywać, określa się w załączniku do certyfikatu.
- e) Nie wydaje się certyfikatu, jeżeli nie usunięto niezgodności poziomu 1. W wyjątkowych okolicznościach niezgodności inne niż niezgodności poziomu 1 są poddawane ocenie i w razie konieczności ograniczane przez organizację szkoleniową, a właściwy organ zatwierdza przed wydaniem certyfikatu plan działań naprawczych służących usunięciu danych niezgodności.
- f) W celu umożliwienia organizacji wprowadzenia zmian bez wcześniejszej zgody właściwego organu zgodnie z ATCO.OR.B.015 i ATCO.ARE.010 lit. c) właściwy organ zatwierdza przedłożoną przez organizację szkoleniową procedurę określającą zakres tego typu zmian i opisującą sposób zarządzania tego typu zmianami oraz powiadamiania o nich.”;

14) ATCO.ARE.005 lit. b) otrzymuje brzmienie:

- „b) Do celów zmiany właściwego organu zgodnie z ATCO.A.010 właściwy organ zatwierdza lub odrzuca kurs w zakresie uprawnień uzupełniających w jednostce określony zgodnie z ATCO.B.020 lit. b) i e) nie później niż 6 tygodni po przedstawieniu wniosku o zatwierdzenie kursu oraz zapewnia przestrzeganie zasad niedyskryminacji i proporcjonalności.”;

15) ATCO.ARE.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.ARE.015 Niezgodności, działania naprawcze i środki egzekwowania przepisów**

- a) Właściwy organ musi dysponować systemem analizowania niezgodności pod kątem ich znaczenia dla bezpieczeństwa i podejmować decyzje w sprawie środków egzekwowania przepisów w oparciu o analizę ryzyka stwarzanego przez niespełnianie wymagań przez daną organizację szkoleniową.
- b) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 1 w przypadku zidentyfikowania jakiegokolwiek istotnego braku zgodności z obowiązującymi wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 i niniejszym rozporządzeniu, a także z certyfikatem lub dołączonymi do niego warunkami zatwierdzania i wynikającymi z niego przywilejami, stwarzającego poważne ryzyko w zakresie bezpieczeństwa lotu lub w inny sposób podającego w wątpliwość zdolność organizacji szkoleniowej do dalszego prowadzenia szkoleń.

Niezgodność poziomu 1 obejmuje w szczególności:

- 1) prowadzenie szkolenia w sposób, który stwarza poważne ryzyko dla bezpieczeństwa lotu;
- 2) niezapewnienie właściwemu organowi dostępu do obiektów organizacji szkoleniowej określonych w ATCO.OR.B.025 podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach;
- 3) uzyskanie lub utrzymanie ważności certyfikatu organizacji szkoleniowej poprzez sfałszowanie przedłożonych dokumentów potwierdzających;
- 4) udowodnienie nadużycia lub nielegalnego wykorzystania certyfikatu organizacji szkoleniowej; oraz
- 5) brak kierownika odpowiedzialnego.

- c) Właściwy organ stwierdza niezgodność poziomu 2 w przypadku zidentyfikowania jakiegokolwiek innej niezgodności z obowiązującymi wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 i niniejszym rozporządzeniu, a także z procedurami i instrukcjami organizacji szkoleniowej lub rodzajami szkolenia lub certyfikatami.
- d) W przypadku stwierdzenia niezgodności podczas nadzoru lub w inny sposób właściwy organ, bez uszczerbku dla dodatkowych działań wymaganych na podstawie rozporządzenia (UE) 2018/1139 i niniejszego rozporządzenia, informuje organizację szkoleniową na piśmie o tej niezgodności i zwraca się o podjęcie działań naprawczych w celu usunięcia stwierdzonej niezgodności.
- 1) W odniesieniu do niezgodności poziomu 1 właściwy organ podejmuje natychmiastowe i odpowiednie działania w celu zakazania lub ograniczenia czynności oraz w stosownych przypadkach podejmuje działania w celu cofnięcia certyfikatu lub ograniczenia lub zawieszenia go w całości lub w części, w zależności od zakresu niezgodności, do chwili podjęcia przez organizację szkoleniową skutecznych działań naprawczych.
  - 2) W przypadku stwierdzenia niezgodności poziomu 2 właściwy organ:
    - (i) wyznacza organizacji szkoleniowej czas na przeprowadzenie działań naprawczych, uwzględniony w planie działania, stosownie do charakteru niezgodności; oraz
    - (ii) ocenia działania naprawcze i plan wdrożenia zaproponowane przez organizację szkoleniową, a następnie je zatwierdza, jeśli w wyniku oceny uzna, że są one wystarczające do usunięcia niezgodności.
  - 3) W przypadku gdy organizacja szkoleniowa nie przedłoży możliwego do zaakceptowania planu działań naprawczych lub nie przeprowadzi działań naprawczych w terminie zaakceptowanym lub przedłużonym przez właściwy organ zwiększa się kwalifikację niezgodności do poziomu 1 i podejmuje się działania określone w lit. d) pkt 1.
- e) Właściwy organ rejestruje wszelkie stwierdzone przez siebie niezgodności oraz – w stosownych przypadkach – zastosowane środki egzekucyjne, a także działania naprawcze oraz datę zakończenia działań związanych z niezgodnościami.
- f) W przypadkach niewymagających stwierdzenia niezgodności poziomu 1 i 2 właściwy organ może zgłosić uwagi.”;
- 16) dodatek 1 do załącznika II otrzymuje brzmienie:

„Dodatek 1 do załącznika II

### **Format licencji**

#### **LICENCJA (PRAKTYKANTA) KONTROLERA RUCHU LOTNICZEGO**

Licencje (praktykanta) kontrolera ruchu lotniczego wydawane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem odpowiadają poniższemu opisowi:

- a) Treść. Numer punktu musi być zawsze wydrukowany w połączeniu z nagłówkiem danego punktu. Punkty I–XI mają charakter stały, a punkty XII–XIV mają charakter zmienny; punkty zmienne mogą zostać ujęte w oddzielnej lub dającej się odłączyć części głównego formularza, zgodnie z poniższym opisem. Każda oddzielna lub dająca się odłączyć część musi być wyraźnie oznaczona jako część licencji.
1. Punkty stałe:
    - (I) państwo wydania licencji;
    - (II) tytuł licencji;
    - (III) numer seryjny licencji ze wskazaniem państwa wydania licencji za pomocą kodu kraju wg ONZ, po którym następuje tekst »Licencja (praktykanta) kontrolera ruchu lotniczego (ATCO)« i kod składający się z cyfr arabskich lub liter alfabetu łacińskiego;
    - (IV) pełne nazwisko i imię posiadacza (zapisane alfabetem łacińskim, również wtedy, gdy w języku narodowym danego kraju używa się alfabetu innego niż łaciński);
    - (IVa) data urodzenia;



- (V) adres posiadacza, jeżeli jest on wymagany przez właściwy organ;
- (VI) narodowość posiadacza;
- (VII) podpis posiadacza;
- (VIII) właściwy organ;
- (IX) poświadczenie ważności i upoważnienie do korzystania z przyznanych przywilejów, w tym data pierwszego ich wydania;
- (X) podpis urzędnika wydającego licencję i data jej wydania;
- (XI) pieczęć lub stempel właściwego organu.

2. Punkty zmienne:

- (XII) uprawnienia i uprawnienia uzupełniające wraz z datami wygaśnięcia ich ważności;
- (XIII) uwagi: uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej; oraz
- (XIV) wszelkie inne informacje wymagane przez właściwy organ.

- b) Do licencji musi być załączone ważne orzeczenie lekarskie, z wyjątkiem przypadków, w których korzysta się z przywilejów instruktora szkolenia lub osoby oceniającej w środowisku szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego.
- c) Materiał. Stosuje się papier pierwszej jakości lub inny odpowiedni materiał, w tym plastikowe karty, tak aby unieźmożliwić wprowadzanie jakichkolwiek zmian lub wymazywanie bądź pozwoleń na łatwe rozpoznanie wprowadzonych zmian lub wymazanych fragmentów. W celu dodania lub usunięcia wpisu na formularzu wymagane jest uzyskanie wyraźnego upoważnienia od właściwego organu.
- d) Język. Licencje sporządza się w języku angielskim oraz, stosownie do wymagań państw członkowskich, w języku lub językach narodowych i innych językach uznanych za stosowne.

Nazwa i logo właściwego organu (W języku angielskim i w języku lub językach określonych przez właściwy organ)	Wymagania <sup>(1)</sup>
<p style="text-align: center;">EUROPEAN UNION (Wyłącznie w języku angielskim)</p> <p style="text-align: center;">LICENCJA (PRAKTYKANTA) KONTROLERA RUCHU LOTNICZEGO</p> <p>[W języku angielskim i w języku lub językach określonych przez właściwy organ] Wydana zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2015/340 Niniejsza licencja jest zgodna z normami ICAO [W języku angielskim i w języku lub językach określonych przez właściwy organ]</p> <p style="text-align: center;">Formularz 152 EASA – wydanie 2</p>	<p>W przypadku państw spoza UE słowa »European Union« (Unia Europejska) należy skreślić.</p> <p>Wymiary każdej strony odpowiadają jednej ósmej strony A4.</p>

<sup>(1)</sup> Wymagania:

Strony odnoszące się do instrukcji wypełniania licencji (praktykanta) kontrolera ruchu lotniczego (ATCO) są przeznaczone do użytku przez właściwy organ lub osobę oceniającą specjalnie upoważnioną do przedłużenia lub wznowienia uprawnień uzupełniających w jednostce. Wpisów dotyczących wydania po raz pierwszy uprawnień, uprawnień uzupełniających, uprawnień uzupełniających w zakresie języka, uprawnienia uzupełniającego instruktora szkolenia i osoby oceniającej zawsze dokonuje właściwy organ. Wpisów o przedłużeniu lub wznowieniu uprawnień uzupełniających w jednostce dokonuje właściwy organ lub upoważnione osoby oceniające.

I	<b>Państwo wydania:</b>	Wymagania:
II	<b>Tytuł licencji:</b>	
III	<b>Numer seryjny licencji:</b>	Numer seryjny licencji zawsze rozpoczyna się od określenia państwa wydania licencji za pomocą kodu kraju wg ONZ, po którym następuje tekst »Licencja (praktykanta) kontrolera ruchu lotniczego (ATCO)«.
IV	<b>Pełne nazwisko i imię posiadacza:</b>	
IVa	<b>Data urodzenia:</b>	Należy użyć standardowego formatu daty, tj. dzień/miesiąc/rok (np. 31.01.2010).
XIV	<b>Miejsce urodzenia:</b>	
V	<b>Adres posiadacza, jeżeli jest on wymagany przez właściwy organ:</b>  Ulica, miejscowość, rejon, kod pocztowy	
VI	<b>Narodowość posiadacza:</b>	Wskazana za pomocą kodu kraju wg ONZ
VII	<b>Podpis posiadacza:</b>	
VIII	<b>Właściwy organ:</b>	
X	<b>Podpis urzędnika wydającego licencję i data jej wydania</b>	
XI	<b>Pieczczęć lub stempel właściwego organu wydającego licencję</b>	

IX	<b>Ważność przywilejów:</b>  <i>Posiadacz jest uprawniony do korzystania z przywilejów wynikających z następujących uprawnień i uprawnień uzupełniających po nadaniu im ważności:</i>	Wymagania:  W języku angielskim i w języku lub językach określonych przez właściwy organ.  Datą pierwszego wydania uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego jest data pomyślnego ukończenia szkolenia odpowiedniego dla tego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego.																						
	<table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Uprawnienie(-a)</i></th> <th><i>Data pierwszego wydania</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Uprawnienie(-a) uzupełniające</i></th> <th><i>Data pierwszego wydania</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> <tr><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table>		<i>Uprawnienie(-a)</i>	<i>Data pierwszego wydania</i>													<i>Uprawnienie(-a) uzupełniające</i>	<i>Data pierwszego wydania</i>						
<i>Uprawnienie(-a)</i>	<i>Data pierwszego wydania</i>																							
<i>Uprawnienie(-a) uzupełniające</i>	<i>Data pierwszego wydania</i>																							


### XIIa Uprawnienia i uprawnienia uzupełniające wraz z datami wygaśnięcia ich ważności

Posiadacz jest uprawniony do korzystania z przywilejów wynikających z następujących uprawnień i uprawnień uzupełniających w organach służb ruchu lotniczego, w odniesieniu do których posiada aktualne uprawnienia uzupełniające w jednostce, jak określono poniżej, wyłącznie jeżeli ma ważne orzeczenie lekarskie:

Organ (kod ICAO) (*)	Sektor/stanowisko (*)	Uprawnienie/uprawnienie uzupełniające	Data wygaśnięcia (*)	Podpis/stempel organu lub numer licencji i podpis osoby oceniającej

(\*) Nie dotyczy licencji (praktykanta) kontrolera ruchu lotniczego (ATCO)

<b>XIIb</b>	<b>Inne uprawnienia uzupełniające:</b>	Wymagania: nie dotyczy								
	<p>Posiadacz jest uprawniony do korzystania z przywilejów wynikających z następujących uprawnień uzupełniających:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Uprawnienie uzupełniające OJTI/ST-DI/osoby oceniającej</th> <th>Data wygaśnięcia</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> <tr><td></td><td></td></tr> </tbody> </table>		Uprawnienie uzupełniające OJTI/ST-DI/osoby oceniającej	Data wygaśnięcia						
Uprawnienie uzupełniające OJTI/ST-DI/osoby oceniającej	Data wygaśnięcia									

<b>XIII</b>	<b>Uwagi:</b> Uprawnienie(-a) uzupełniające w zakresie biegłości językowej: [język(-i)/poziom/data wygaśnięcia]	Należy uwzględnić uprawnienie lub uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej, poziom biegłości językowej i datę wygaśnięcia.  W tym miejscu należy podać wszystkie dodatkowe informacje dotyczące licencjonowania.
-------------	---	--

## Skróty

<b>Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego</b>		Wymagania: nie dotyczy
<b>ADV</b>	Kontrola lotniska wizualna	
<b>ADC</b>	Kontrola lotniska	
<b>APP</b>	Kontrola zbliżania proceduralna	
<b>APS</b>	Kontrola zbliżania dozorowana	
<b>ACP</b>	Kontrola obszaru proceduralna	
<b>ACS</b>	Kontrola obszaru dozorowana	
<b>Uprawnienia uzupełniające</b>		
<b>SUR</b>	Kontrola lotniska dozorowana	
<b>PAR</b>	Kontrola podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego	
<b>SRA</b>	Kontrola zbliżania za pomocą radaru dozorowania	
<b>OCN</b>	Kontrola oceaniczna	
<b>Wpisy do licencji</b>		
<b>OJTI</b>	Instruktor szkolenia operacyjnego	
<b>STDI</b>	Instruktor szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego	
<b>Osoba oceniająca</b>	Osoba oceniająca”.	

## ZAŁĄCZNIK III

W załączniku III (CZĘŚĆ ATCO.OR) do rozporządzenia (UE) 2015/340 wprowadza się następujące zmiany:

1) ATCO.OR.A.001 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.A.001 Zakres**

W niniejszej części, zawartej w niniejszym załączniku, określono wymagania mające zastosowanie do organizacji szkolących kontrolerów ruchu lotniczego i centrów medycyny lotniczej, które należy spełnić, aby uzyskać i utrzymać certyfikat zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 i niniejszym rozporządzeniem.”;

2) ATCO.OR.B.001 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.001 Wniosek o certyfikat organizacji szkoleniowej**

a) Wnioski o certyfikat organizacji szkoleniowej są przedkładane właściwemu organowi w odpowiednim terminie, tak aby mógł on dokonać oceny wniosku. Wniosek przedkładany jest zgodnie z procedurą ustanowioną przez ten organ.

b) Wnioskodawcy ubiegający się o wydanie pierwszego certyfikatu wykazują właściwemu organowi, w jaki sposób będą spełniać wymagania określone w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 i w niniejszym rozporządzeniu.

c) Wniosek o certyfikat organizacji szkoleniowej zawiera następujące informacje:

1) nazwę i adres wnioskodawcy;

2) adresy i miejsca prowadzenia działalności (w tym w odpowiednich przypadkach listę organów kontroli ruchu lotniczego), jeżeli są inne niż adres wnioskodawcy podany w pkt 1;

3) imiona i nazwiska oraz dane teleadresowe:

(i) kierownika odpowiedzialnego;

(ii) dyrektora organizacji szkoleniowej, jeżeli jest nim osoba inna niż podana w ppkt (i);

(iii) osoby lub osób wskazanych przez organizację szkoleniową jako centralne punkty do kontaktów z właściwym organem;

4) datę planowanego rozpoczęcia działalności lub zmiany;

5) listę rodzajów szkolenia, które będzie prowadzone, oraz informacje dotyczące przynajmniej jednego kursu szkoleniowego z każdego rodzaju planowanego szkolenia;

6) deklarację zgodności z obowiązującymi wymaganiami zawierającą oświadczenie o ciągłej zgodności organizacji szkoleniowej z wymaganiami, którą podpisuje kierownik odpowiedzialny;

7) informacje dotyczące procesów realizowanych w ramach systemu zarządzania; oraz

8) datę złożenia wniosku.”;

3) ATCO.OR.B.005 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.005 Sposoby spełnienia wymagań**

a) Organizacja może stosować wszelkie alternatywne sposoby spełnienia wymagań w celu zapewnienia zgodności z niniejszym rozporządzeniem.

b) Jeżeli organizacja zamierza wykorzystać alternatywne sposoby spełnienia wymagań, przed ich zastosowaniem przedkłada właściwemu organowi pełny opis. Opis ten uwzględnia wszelkie zmiany instrukcji lub procedur mogące mieć istotne znaczenie, a także wyjaśnienie wskazujące, w jaki sposób osiągnięto zgodność z niniejszym rozporządzeniem.

Organizacja może stosować te alternatywne sposoby spełnienia wymagań po ich wcześniejszym zatwierdzeniu przez właściwy organ.”;

4) ATCO.OR.B.010 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) W celu zapewnienia spełnienia mających zastosowanie wymagań określonych w załączniku I (część ATCO) podczęść D przywilej organizowania szkolenia w jednostce lub szkolenia uzupełniającego przyznaje się wyłącznie organizacjom szkoleniowym, które:

- 1) posiadają certyfikat uprawniający je do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego; lub
- 2) zawarły konkretną umowę z instytucją zapewniającą służby ATC.”;

5) ATCO.OR.B.015 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.015 Zmiany w organizacjach szkoleniowych**

a) Wcześniejszego zatwierdzenia przed wdrożeniem wymagają następujące zmiany, chyba że dana zmiana została zgłoszona i jest zarządzana zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez właściwy organ, jak określono w ATCO.AR.E.010 lit. c):

- 1) zmiana mająca wpływ na zakres certyfikatu lub warunki zatwierdzenia organizacji szkoleniowej; lub
- 2) zmiana mająca wpływ na jakikolwiek istotny element systemu zarządzania organizacją szkoleniowej.

b) W przypadku wszelkich zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z lit. a) organizacja szkoleniowa ubiega się o zatwierdzenie wydane przez właściwy organ i otrzymuje je od właściwego organu. Wniosek składa się przed zaistnieniem takiej zmiany w celu umożliwienia właściwemu organowi stwierdzenia, czy nadal istnieje zgodność z niniejszym rozporządzeniem, oraz – jeśli zajdzie taka potrzeba – zmiany certyfikatu organizacji szkoleniowej i powiązanych warunków zatwierdzania dołączonych do certyfikatu.

Organizacje szkoleniowe przekazują właściwemu organowi całą stosowną dokumentację.

Zmianę wprowadza się wyłącznie po otrzymaniu formalnego zatwierdzenia przez właściwy organ zgodnie z ATCO.AR.E.010.

Podczas wprowadzania tego typu zmian organizacje szkoleniowe działają zgodnie z warunkami określonymi przez właściwy organ, stosownie do przypadku.

c) O zmianach elementów, o których mowa w lit. a), ze względu na nieprzewidziane okoliczności bezzwłocznie powiadamia się właściwy organ w celu otrzymania niezbędnego zatwierdzenia.

d) Organizacje szkoleniowe powiadamiają właściwy organ o zaprzestaniu działalności.”;

6) ATCO.OR.B.020 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.020 Zachowanie ważności**

a) Certyfikat organizacji szkoleniowej zachowuje ważność pod warunkiem że nie dochodzi do zrzeczenia się ani cofnięcia certyfikatu, a organizacja szkoleniowa zachowuje zgodność z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu (UE) 2018/1139 oraz niniejszym rozporządzeniu, z uwzględnieniem przepisów dotyczących podejmowania działań wobec niezgodności zgodnie z ATCO.OR.B.030.

b) Z chwilą cofnięcia certyfikatu lub całkowitego zaprzestania działalności certyfikat jest niezwłocznie zwracany właściwemu organowi.”;

7) ATCO.OR.B.030 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.030 Niezgodności**

Po otrzymaniu powiadomienia o niezgodnościach stwierdzonych przez właściwy organ zgodnie z ATCO.AR.E.015 organizacja szkoleniowa:

- a) określa przyczynę niezgodności;
- b) określa plan działań naprawczych zgodny z wymaganiami właściwego organu, który go zatwierdza; oraz
- c) wykazuje przeprowadzenie działań naprawczych zgodnie z wymaganiami właściwego organu, w terminie uzgodnionym z tym organem zgodnie z ATCO.AR.E.015.”;

- 8) ATCO.OR.B.035 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.035 Natychmiastowe przeciwdziałanie problemowi w zakresie bezpieczeństwa**

Organizacja szkoleniowa wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez właściwy organ zgodnie z ATCO.AR.A.025 lit. c) i d) w odniesieniu do działalności organizacji szkoleniowych.”;

- 9) ATCO.OR.B.040 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.B.040 Zgłaszanie zdarzeń**

- a) W ramach swojego systemu zarządzania organizacje szkoleniowe prowadzące szkolenie operacyjne ustanawiają i utrzymują system zgłaszania zdarzeń, w tym system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń i system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. Organizacje szkoleniowe mające siedzibę w państwie członkowskim i prowadzące szkolenie operacyjne na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów zapewniają, aby system spełniał wymagania rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i aktów wykonawczych do niego, a także rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia.
- b) Organizacje szkoleniowe prowadzące szkolenie operacyjne powiadamiają właściwy organ i każdą inną organizację, której powiadomienie jest wymagane przez państwo członkowskie, w którym organizacja szkoleniowa prowadzi szkolenie operacyjne, o wszelkich zdarzeniach lub stanach związanych z bezpieczeństwem wynikających z ich działalności szkoleniowej, które stanowią zagrożenie lub które – jeżeli nie podjęto w odniesieniu do nich działań naprawczych lub nie zajęto się nimi – mogłyby stanowić zagrożenie dla statku powietrznego, osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego lub wszelkich innych osób, a w szczególności o wszelkich wypadkach lub poważnych incydentach.
- c) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 oraz aktów delegowanych i wykonawczych do tego rozporządzenia zgłoszenia zgodnie z powyższą lit. b) muszą:
- 1) być dokonywane najszybciej jak to możliwe, w żadnym wypadku nie później niż 72 godziny od stwierdzenia przez organizację zdarzenia lub stanu, do którego zgłoszenie się odnosi, chyba że wyjątkowe okoliczności to uniemożliwiają;
  - 2) być przekazywane w postaci i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ;
  - 3) zawierać wszelkie stosowne informacje o okolicznościach zdarzenia znanych organizacji.
- d) W przypadku organizacji szkoleniowych, które nie mają siedziby w państwie członkowskim i prowadzą szkolenie operacyjne na terytorium podlegającym postanowieniom Traktatów, wstępne obowiązkowe zgłoszenia muszą:
- 1) odpowiednio chronić poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniu;
  - 2) być dokonywane najszybciej jak to możliwe, w żadnym wypadku nie później niż 72 godziny od stwierdzenia przez organizację zdarzenia, chyba że wyjątkowe okoliczności to uniemożliwiają;
  - 3) być przekazywane w postaci i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ; oraz
  - 4) zawierać wszelkie stosowne informacje o okolicznościach zdarzenia znanych organizacji.
- e) Bez uszczerbku dla przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014 i aktów delegowanych oraz wykonawczych do tego rozporządzenia, w stosownych przypadkach zaraz po ustaleniu działań, jakie organizacja zamierza podjąć w celu zapobieżenia podobnym zdarzeniom w przyszłości, sporządza ona sprawozdanie uzupełniające w celu określenia szczegółów tych działań. Przedmiotowe sprawozdania uzupełniające:
- 1) przesyła się odpowiednim podmiotom, które otrzymały pierwotne zgłoszenie zgodnie z lit. b) i c); oraz
  - 2) muszą być przekazywane w postaci i na zasadach ustanowionych przez właściwy organ.”;
- 10) ATCO.OR.C.010 lit. d) otrzymuje brzmienie:
- „d) Organizacje szkoleniowe prowadzą rejestr instruktorów szkolenia teoretycznego zawierający informacje na temat ich stosownych kwalifikacji zawodowych, w tym wykaz odpowiedniej wiedzy i odpowiedniego doświadczenia, oceny ich technik nauczania i przedmiotów, do których nauczania są uprawnieni.”;

11) ATCO.OR.D.001 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) szczegóły dotyczące przedmiotów, tematy i podtematy w zakresie uprawnień uzupełniających zgodnie z wymaganiami określonymi w załączniku I (część ATCO);”;

12) ATCO.OR.E.001 otrzymuje brzmienie:

**„ATCO.OR.E.001 Centra medycyny lotniczej**

Centra medycyny lotniczej (AeMC) stosują przepisy podczęści ORA.GEN i ORA.AeMC załącznika VII do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (rozporządzenie w sprawie załóg statków powietrznych)<sup>(1)</sup>, przy czym:

a) wszystkie odniesienia do klasy 1 zastępuje się odniesieniami do klasy 3; oraz

b) wszystkie odniesienia do części MED zastępuje się odniesieniami do części ATCO.MED.”.

—

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 311 z 25.11.2011, s. 1).



## ZAŁĄCZNIK IV

W załączniku IV (CZĘŚĆ ATCO.MED) do rozporządzenia (UE) 2015/340 wprowadza się następujące zmiany:

1) ATCO.MED.A.005 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) wydawania, ważności, przedłużania i wznawiania orzeczeń lekarskich niezbędnego do korzystania z przywilejów wynikających z licencji kontrolera ruchu lotniczego lub licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego; oraz”;

2) ATCO.MED.A.020 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Oprócz spełnienia wymagań określonych w lit. a) posiadacze orzeczenia lekarskiego klasy 3 zasięgają niezwłocznej porady lotniczo-lekarskiej przed skorzystaniem z przywilejów wynikających z licencji, w przypadku gdy:

- 1) przeszli operację chirurgiczną lub zostali poddani inwazyjnej procedurze;
- 2) zaczęli regularnie przyjmować leki;
- 3) doznali poważnego urazu wiążącego się z niezdolnością do korzystania z przywilejów wynikających z licencji;
- 4) chorują na poważną chorobę wiążącą się z niezdolnością do korzystania z przywilejów wynikających z licencji;
- 5) wiedzą, że są w ciąży;
- 6) zostali przyjęci do szpitala lub poradni medycznej;
- 7) po raz pierwszy zmuszeni są korzystać z soczewek korekcyjnych.

W takich przypadkach centrum medycyny lotniczej lub lekarz orzecznik przeprowadzający badania lotniczo-lekarskie przeprowadza ocenę kondycji zdrowotnej posiadacza licencji lub praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz podejmuje decyzję dotyczącą jego zdolności do ponownego korzystania z przysługujących mu przywilejów.”;

3) ATCO.MED.A.030 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Posiadacze licencji kontrolera ruchu lotniczego lub licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego oraz wnioskodawcy ubiegający się o ich wydanie posiadają orzeczenie lekarskie klasy 3, z wyjątkiem przypadków, w których z przywilejów korzysta się w środowisku szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego.”.

---