

**DECYZJA Nr 516 /MON
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 31 grudnia 2014 r.

**zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił
Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych
Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013)**

Na podstawie § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426 oraz z 2014 r., poz. 933) ustala się, co następuje:

§ 1. W „Instrukcji Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013), stanowiącym załącznik do decyzji Nr 363/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 grudnia 2013 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IRL-2013) (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 326), wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w Wykazie skrótów:
 - a) skreśla się skrót „AFTN - (*Aeronautical Fixed Telecommunication Network*) stała lotnicza sieć telekomunikacyjna”,
 - b) skreśla się skrót „RSZ – rodzaj sił zbrojnych”,
 - c) skreśla się skrót „OPS – ośrodek planowania strategicznego”,
 - d) skreśla się skrót „OSL – ośrodek szkolenia lotniczego”,
 - e) skrót „EA” otrzymuje brzmienie:
„EA – (*Flight Restriction Area*) rejon ograniczeń lotów”,
 - f) skrót „METAR” otrzymuje brzmienie:
„METAR - (*Meteorological Aerodrome Report*) depesza do przekazywania obserwacji meteorologicznych dla lotnictwa”,
 - g) skrót „TAF” otrzymuje brzmienie:
„TAF - (*Terminal Aerodrome forecast*) prognoza pogody dla lotniska”,

h) dodaje się skróty:

- „AMHS - (*Air Traffic Services Message Handling System*) - system wymiany depezb służb ruchu lotniczego,
- DG RSZ – Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych,
- SKRL – Sekcja koordynacji ruchu lotniczego”;

2) w Definicjach:

a) następujące definicje otrzymują brzmienie:

- „**Asesor** – kontroler ruchu lotniczego wyznaczony przez Szefa SSRL SZ RP do przeprowadzania OTP w określonym organie ATC.”,
- „**EA** – przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych wyznaczana na potrzeby i na wniosek organizatora ćwiczeń, treningów, zawodów, pokazów lotniczych oraz innej działalności wymagającej wprowadzenia ograniczeń w danej przestrzeni powietrznej.”,
- „**FPS (*Flight Progress Strip*)** – pasek postępu lotu– dokument zawierający informacje z planu lotu oraz zezwolenia i instrukcje wydane przez ATC.”,
- „**Orzeczenie lotniczo-lekarskie** – orzeczenie wydane przez właściwą komisję lotniczo-lekarską na zasadach opisanych w obowiązującym rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej w sprawie orzekania o zdolności do zawodowej służby wojskowej, stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego.”,
- „**Substancje psychoaktywne, środki psychotropowe** – substancje chemiczne (związki chemiczne) oddziałujące na ośrodkowy układ nerwowy przez bezpośredni wpływ na funkcje mózgu, czego efektem są czasowe zmiany postrzegania, nastroju, świadomości i zachowania. Do substancji tych zalicza się: alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokainę oraz inne środki psychostymulujące, halucynogeny i rozpuszczalniki lotne, z wyłączeniem kawy i tytoniu.”,

b) dodaje się definicje:

- „**Biuro Odpraw Załóg** - organ wchodzący w skład LOSRL lub SKRL ustanowiony w celu przyjmowania meldunków i depezb dotyczących służb ruchu lotniczego oraz planów lotu składanych przed lotem.”,
- „**Organ ATS** - organ służb ruchu lotniczego - wyrażenie ogólne obejmujące odpowiednio organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej, służbę lotniskowej informacji powietrznej lub biuro odpraw załóg.”,
- „**Przestrzenie powietrzne służb ruchu lotniczego** - oznaczone alfabetycznie przestrzenie powietrzne o określonych wymiarach, wewnątrz których mogą być wykonywane określone rodzaje lotów i dla których zostały ustalone służby ruchu lotniczego i przepisy o operacjach lotniczych.”,
- „**Sekcja koordynacji ruchu lotniczego** – organ wyznaczony na lotniskach cywilnych lub lotniskach współużytkowanych odpowiedzialny za koordynację zadań realizowanych przez lotnictwo wojskowe.”,

- „**Terminal AMHS** – urządzenie przeznaczone do opracowywania i nadawania depeż ATS, odbioru FPL, NOTAM, SNOWTAM, AUP, UUP, METAR oraz TAF.”,

c) skreśla się definicję:

- „**Terminal AFTN** – urządzenie przeznaczone do opracowywania i nadawania depeż ATS, odbioru FPL, NOTAM, SNOWTAM, AUP, UUP, METAR oraz TAF.”;

3) w rozdziale „1. PRZEPISY OGÓLNE”:

a) pkt 5-7 otrzymują brzmienie:

„5. Wszystkie dokumenty niższego rzędu normujące działalność lotniczą w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie służb ruchu lotniczego (regulaminy, instrukcje, programy, szkolenia, metodyki, rozkazy, zarządzenia, poradniki itp.) muszą być zgodne z postanowieniami niniejszej *Instrukcji*.

6. Personel LOSRL obowiązuje znajomość zapisów zawartych w:

- 1) rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) Nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie wykonawcze (WE) Nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) Nr 1265/2007, (WE) Nr 1794/2006, (WE) Nr 730/2006, (WE) Nr 1033/2006 i (UE) Nr 255/2010;
- 2) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r., poz. 351);
- 3) obowiązujących Załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.:
 - a) Załącznik 2 – Przepisy ruchu lotniczego,
 - b) Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej – w zakresie dotyczącym personelu ATS,
 - c) Załącznik 10 – Telekomunikacja lotnicza,
 - d) Załącznik 11 – Służby ruchu lotniczego,
 - e) Załącznik 15 – Służba informacji lotniczej;
- 4) obowiązujących dokumentach ICAO:
 - a) Doc 4444 – Procedury służb żeglugi powietrznej - Zarządzanie ruchem lotniczym,
 - b) Doc 8168 – Operacje statków powietrznych,
 - c) Doc 8400- Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
 - d) Doc 7030 – Regionalne procedury uzupełniające,

- e) Doc 9432 – Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej;
- 5) instrukcjach obowiązujących w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej: *Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej oraz Instrukcji organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*;
 - 6) AIP Polska, MIL AIP Polska oraz AIP VFR Polska – w zakresie dotyczącym personelu ATS;
 - 7) obowiązujących w organie ATC porozumieniach operacyjnych (LoA);
 - 8) innych dokumentach – w zakresie wykonywania zadań lub czynności związanych z zarządzaniem ruchem lotniczym w FIR Warszawa”;
7. Nadzór nad funkcjonowaniem organów ATS w SZ RP oraz jakością zapewnianych służb ruchu lotniczego sprawuje Szef SSRL SZ RP.”,
- b) po pkt 7 dodaje się pkt 8 i 9 w brzmieniu:
- „8. Dowódcy jednostek lotniczych są odpowiedzialni za organizację i funkcjonowanie organów ATS w podległych im jednostkach wojskowych.
9. Zabrania się wykorzystywania personelu ATS wykonującego czynności lotnicze na stanowisku operacyjnym w organie ATS do wykonywania zadań niezwiązanych z zapewnieniem służb ruchu lotniczego oraz zarządzaniem ruchem lotniczym.”;
- 4) w rozdziale „2. SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM W SIŁACH ZBROJNYCH RP”:
- a) w podrozdziale 2.2 „Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP” pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. SSRL SZ RP jest wojskowym organem zarządzania ruchem lotniczym sprawującym nadzór nad bezpieczeństwem i jakością zapewniania służb ruchu lotniczego przez organy ATS.”,
 - b) w podrozdziale 2.3 „Wydział ruchu lotniczego i sekcja ruchu lotniczego”:
 - w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. W Siłach Zbrojnych RP funkcjonują wydziały ruchu lotniczego i sekcje ruchu lotniczego właściwe dla rodzaju SZ, których zadaniem jest sprawowanie nadzoru nad podległymi LOSRL w zakresie:”,
 - c) w pkt 1 po ppkt 6 dodaje się ppkt 7 w brzmieniu:

„7) szkolenia personelu ATS.”,
 - d) w podrozdziale 2.4 „Wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego” pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Czas pracy LOSRL ustala zarządzający lotniskiem, a w przypadku lotnisk współużytkowanych – dowódca jednostki wojskowej w którego kompetencji leży LOSRL. Ustalony czas pracy LOSRL publikuje się w MIL AIP Polska.”,

- e) w podrozdziale 2.5 Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (CAPTO) WSOSP” uchyla się pkt 3;
- 5) w rozdziale „3. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM”
- a) w podrozdziale 3.2 „Zapewnianie służb ruchu lotniczego”:
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Z zastrzeżeniem pkt 6, w strefach TSA, TRA, TSA(D), TRA(D), ALFA, TANGO, rejonach EA, strefach typu D wyznaczonych nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi oraz na DOL i lądowiskach nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.”,
 - pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6. Zezwala się na przejęcie przez właściwy organ ATC odpowiedzialności za bezpieczeństwo operacji lotniczych wykonywanych w elementach przestrzeni powietrznej tj. w TSA, TRA, TSA (D) oraz TRA (D). Szczegółowe zasady przejęcia odpowiedzialności za bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych pomiędzy organem ATC a odpowiedzialnym za wyżej wymienione elementy przestrzeni powietrznej określa się w porozumieniu operacyjnym (LoA).”,
 - pkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8. W uzasadnionych przypadkach zezwala się na delegację elementów przestrzeni powietrznej lub delegację służb ruchu lotniczego w MCTR/MTMA/MATZ (CTR/TMA) pomiędzy organem ATC a innym cywilnym lub wojskowym organem ATS. Szczegółowe zasady delegacji przestrzeni powietrznej lub delegacji służb ruchu lotniczego w tych przestrzeniach określa się w stosownych porozumieniach operacyjnych (LoA).”,
- b) w podrozdziale 3.3 „Wykorzystywanie elastycznych elementów przestrzeni powietrznej” pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Opracowane procedury publikuje się w MIL AIP Polska i stosownych porozumieniach operacyjnych (LoA).”,
- c) w podrozdziale 3.4 „Planowanie operacji lotniczych”:
- uchyla się pkt 1,
 - pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Składanie planu lotu jest obowiązkowe na lot, który w całości lub częściowo będzie wykonywany poza trasami MRT, TFR i strefami TSA, TSA (D), TRA, TRA (D), EA oraz D.”,
 - pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6. Zasady wykonywania lotów w ramach misji *Air Policing* i przeciwdziałania zagrożeniom M-RENEGADE określają odrębne przepisy oraz stosowne porozumienia operacyjne (LoA).”,
- d) w podrozdziale 3.5 „Operacje lotnicze w MATZ oraz elementach przestrzeni powietrznej delegowanych organom ATC” pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. W celu realizacji zadań wynikających z prowadzonego szkolenia lotniczego, w granicach MATZ i/lub przestrzeni powietrznej delegowanej organowi ATC można wyznaczyć strefy pilotażu. Granice pionowe i poziome stref pilotażu publikuje się w instrukcji operacyjnej lotniska. Warunki ich wykorzystania opisuje się w INOP organu ATC.”;

6) w rozdziale „4. ZDARZENIA W RUCHU LOTNICZYM”:

a) w podrozdziale 4.2. „Zgłoszenia obowiązkowe”:

– pkt 2 ppkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5) zdarzenia specyficzne dla ATM obejmujące sytuacje mające wpływ na zapewnienie przez służby ATM właściwego poziomu bezpieczeństwa statku powietrznego takie jak:

- a) niemożliwość zapewnienia służb ATM, ATS, ASM lub ATFCM,
- b) uszkodzenie funkcji komunikacyjnych,
- c) uszkodzenie funkcji nadzoru,
- d) uszkodzenie funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,
- e) uszkodzenie funkcji nawigacyjnych,
- f) naruszenie zabezpieczeń systemu ATM;

włączając sytuacje, w wyniku których brak zagrożenia bezpieczeństwa operacji statku powietrznego wynikał tylko z przypadku.”,

– w pkt 2 po ppkt 7 dodaje się ppkt 8 o treści:

„8) inne, zgłoszone przez załogę statku powietrznego mające wpływ na bezpieczeństwo lotu (np. oślepienie laserem).”,

– w pkt 3 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„3. Zgłoszenie, o którym mowa w pkt 2, składa się niezwłocznie do szefa LOSRL w formie pisemnej lub elektronicznej.”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Szef LOSRL po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w pkt 2, przesyła je do:

- 1) szefa Inspektoratu MON ds. BL,
- 2) szefa SSRL SZ RP,
- 3) szefa oddziału BL DG RSZ,
- 4) dowódcy jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży LOSRL,
- 5) szefa wydziału/sekcji RL,
- 6) starszego inspektora BL jednostki wojskowej.”,

b) w podrozdziale 4.3. „Zgłoszenia dobrowolne” pkt 3-4 otrzymują brzmienie:

„3. Szef LOSRL, we współpracy z pionem BL macierzystej jednostki organizuje właściwy, zapewniający anonimowość i poufność system zbierania zgłoszeń dobrowolnych.

4. Szef LOSRL, we współpracy z pionem BL macierzystej jednostki przeprowadza analizę zgłoszeń i przekazuje je Szefowi SSRL SZ RP.”;
- 7) w rozdziale „5. ORGANY KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO”:
- a) w podrozdziale 5.1 „Podległość służbowa i merytoryczna” uchyla się pkt 4,
- b) w podrozdziale 5.2 „Przestrzeń odpowiedzialności”:
- pkt 2 otrzymuje brzmienie:
„2. Przestrzenią odpowiedzialności organów kontroli lotniska i organów kontroli zbliżania mogą być również przestrzenie powietrzne delegowane na podstawie stosownych porozumień operacyjnych (LoA).”;
 - pkt 3 ppkt 2 lit. a tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
„- zapewnia się separację od innych lotów IFR oraz lotów specjalnych VFR.”;
- c) w podrozdziale 5.3 „Ogólne zasady pracy na stanowiskach operacyjnych”:
- pkt 8 otrzymuje brzmienie:
„8. Zabrania się członkom personelu ATC jak również kandydatom odbywającym szkolenie w celu uzyskania uprawnień lotniczych wykonywania czynności lotniczych w przypadku, gdy:
1) odczuwają dolegliwość fizyczną lub psychiczną, która utrudnia im wykonywanie tych czynności w sposób bezpieczny,
2) znajdują się pod wpływem substancji psychoaktywnych lub środków psychotropowych.”;
 - pkt 9 ppkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:
„1) maksymalny czas pracy operacyjnej kontrolerów ruchu lotniczego związanej z bezpośrednim świadczeniem służb ruchu lotniczego określa szef LOSRL z uwzględnieniem:”;
 - pkt 9 ppkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:
„b) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu lotniczego.”;
 - pkt 9 ppkt 4 otrzymuje brzmienie:
„4) zalecany schemat systemu pracy kontrolerów ruchu lotniczego w zależności od natężenia ruchu lotniczego zawiera załącznik 4. Fakt przekroczenia maksymalnego czasu pracy operacyjnej podlega zgłoszeniu w formie pisemnego meldunku do Szefa SSRL SZ RP (do wiadomości dowódcy jednostki wojskowej, w kompetencji którego leży LOSRL oraz szefa LOSRL) z uwzględnieniem daty, stanowiska operacyjnego (organu ATC), liczby dodatkowo przepracowanych godzin na stanowisku operacyjnym oraz przyczyny.”;
- d) w podrozdziale 5.4 „Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych”:
- pkt 3 ppkt 2 lit. b-c otrzymuje brzmienie:

- „b) kandydatem na kontrolera ruchu lotniczego odbywającym praktykę na stanowisku operacyjnym – po spełnieniu wymagań określonych w Planie szkolenia w jednostce (UTP),
- c) etatowym asystentem kontrolera ruchu lotniczego;”,
- pkt 3 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) szczegółowe obowiązki asystenta kontrolera ruchu lotniczego określa instrukcja operacyjna organu ATC.”,
- e) w podrozdziale 5.5 „Służba kontroli lotniska (TWR)”:
- pkt 3 ppkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) stanowisko operacyjne kontrolera ruchu naziemnego (kontroler GND) - uruchamiane ze względów operacyjnych,”,
- pkt 4 otrzymuje brzmienie:
- „4. Zezwala się na łączenie stanowisk operacyjnych w organie kontroli lotniska w sposób opisany w INOP organu kontroli lotniska.”,
- pkt 5 ppkt 1 lit. b tiret szóste otrzymuje brzmienie:
- „- współpraca z właściwymi organami systemu dowodzenia OP RP w zakresie wymiany informacji o ruchu lotniczym oraz realizacji procedur *Air Policing* systemu OP i przeciwdziałania zagrożeniom M-RENEGADE,”,
- pkt 5 ppkt 1 lit. b po tiret szóste dodaje się tiret siódme w brzmieniu:
- „- znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC,”,
- pkt 7 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:
- „3) informowania o miejscu występowania niebezpiecznych zjawisk atmosferycznych, o ile zobrazowanie radaru dozoru zapewnia taką informację;”;
- f) w podrozdziale 5.6 „Służba kontroli zbliżania (APP)”:
- pkt 7 ppkt 1 lit. b tiret szóste otrzymuje brzmienie:
- „- współpraca z właściwymi organami systemu dowodzenia OP RP w zakresie wymiany informacji o ruchu lotniczym oraz realizacji procedur *Air Policing* systemu OP i przeciwdziałania zagrożeniom M-RENEGADE,”,
- pkt 7 ppkt 1 lit. b po tiret szóste dodaje się tiret siódme w brzmieniu:
- „- znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC,”,
- pkt 7 ppkt 2 lit. b tiret pierwsze otrzymuje brzmienie:
- „- kontrola lotu statku powietrznego wykonującego końcowe podejście do lądowania według wskazań radaru precyzyjnego podejścia oraz przekazywanie załogom statków powietrznych informacji o ich pozycji w stosunku do linii drogi podejścia końcowego oraz ścieżki zniżania od chwili rozpoczęcia podejścia do nawiązania przez załogę kontaktu wzrokowego ze środowiskiem drogi startowej lub osiągnięcia przez statek

powietrzny bezwzględnej wysokości decyzji (DA), nie niższej jednak od wysokości określonej w procedurze podejścia do lądowania jako OCA,”

– pkt 15 otrzymuje brzmienie:

„15. Dopuszcza się stosowanie systemów radarowych niespełniających wymagań ujętych w pkt 8 i pkt 13 po zaakceptowaniu poziomu ryzyka wynikającego z przeprowadzonej analizy i oceny bezpieczeństwa. Analizę i ocenę bezpieczeństwa przeprowadza Zespół Bezpieczeństwa Lotów (ZBL) w Jednostce Lotniczej w skład którego wchodzi personel powołany Rozkazem Dowódcy Jednostki Lotniczej. W celu wykonania analizy i oceny bezpieczeństwa, skład Zespołu Bezpieczeństwa Lotów uzupełnia się o personel posiadający wymagane doświadczenie z zakresu właściwego dla przeprowadzanej analizy. Analiza i ocena bezpieczeństwa może być zaakceptowana wyłącznie w przypadkach, gdy jej wynik świadczy o tym, że będzie osiągnięty dający się zaakceptować poziom bezpieczeństwa nie niższy niż przed wprowadzeniem zmiany.”

g) w podrozdziale 5.7 „Procedury w przypadku zagrożenia” pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Procedury postępowania w przypadku wystąpienia sytuacji szczególnych i niebezpiecznych, w tym sytuacje specyficzne dla operacyjnej działalności organów ATS nie opisane w dokumentach, o których mowa w pkt. 1 publikuje się w INOP organu ATC.”

h) w podrozdziale 5.9 „Minima i metody separacji” pkt 4 ppkt 1-2 otrzymują brzmienie:

„1) lotom IFR zapewnia się separację od innych lotów IFR i lotów specjalnych VFR, informację o ruchu VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji,

2) lotom specjalnym VFR zapewnia się separację od lotów IFR i innych lotów specjalnych VFR.”

8) w rozdziale „6. BIURO ODPRAW ZAŁÓG”:

a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Szef BOZ podlega szefowi LOSRL, a w przypadku lotnisk cywilnych lub współużytkowanych – szefowi SKRL.”

b) w pkt 6 po ppkt 7 dodaje się ppkt 8 w brzmieniu:

„8) współpraca z personelem lotniskowego biura meteorologicznego w zakresie wymiany informacji dotyczących planowanych i wykonywanych przelotów statków powietrznych.”

9) w rozdziale „7. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE ORGANÓW ATS”:

a) pkt 4 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) stanowiska operacyjne organów ATS wyposaża się w środki łączności radiowej, telefonicznej i radiotelefonicznej spełniające wymagania określone w Załączniku 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.”

b) pkt 4 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) organizacja systemu łączności musi zapewniać możliwość rejestracji korespondencji radiowej i telefonicznej (zapis skorelowany z czasem UTC) oraz jej archiwizacji przez okres co najmniej 30 dni;”,

c) pkt 4 ppkt 4 lit. b-c otrzymują brzmienie:

„b) OAT ACC,

c) organami systemu dowodzenia OP RP;”,

d) pkt 4 ppkt 5 lit. b-c otrzymują brzmienie:

„b) OAT ACC,

c) organami systemu dowodzenia OP RP;”,

e) pkt 4 ppkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) organ TWR wyposaża się w środki dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej w celu kontroli ruchu pojazdów na polu manewrowym z wyjątkiem przypadku, gdy łączność za pomocą systemu sygnałów wzrokowych zostanie uznana za wystarczającą po przeprowadzeniu odpowiedniej analizy. Środki dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej muszą posiadać możliwość rejestracji korespondencji.”,

f) pkt 4 ppkt 7 lit. b otrzymuje brzmienie:

„ b) organami systemu dowodzenia OP RP;”,

g) pkt 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Informacje meteorologiczne

Na stanowiska operacyjne organów ATC dostarczane są przez właściwe biuro meteorologiczne aktualne informacje o faktycznym i prognozowanym stanie warunków atmosferycznych w formach opisanych w obowiązującym Załączniku 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.”,

h) po pkt 7 dodaje się pkt 8 w brzmieniu:

„8. Systemy dozoru wykorzystywane przez służby ruchu lotniczego:

1) powinny posiadać bardzo wysoki stopień niezawodności, dostępności i integralności umożliwiając określenie odpowiedniej pozycji statku powietrznego w locie, z odpowiednią skutecznością w zakresie dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia;

2) powinny charakteryzować się zerowym lub znikomym prawdopodobieństwem uszkodzeń lub znaczących pogorszeń mogących powodować całkowite lub częściowe przerwy w pracy. Urządzenia zapasowe powinny być zapewnione i umożliwiać redundantną ciągłość pracy dla urządzeń podstawowych;

3) muszą posiadać możliwość rejestracji zobrazowania radarowego na stanowisku operacyjnym (APP, PAR) oraz umożliwiać jego archiwizację przez okres co najmniej 30 dni.”;

10) w rozdziale „8. UPRAWNIENIA PERSONELU ATS”:

a) w podrozdziale 8.1 „Zasady ogólne ”:

- pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Uprawnienia lotnicze kontrolerom ruchu lotniczego nadaje Szef SSRL SZ RP po spełnieniu określonych warunków. Uprawnienia wpisywane są do:”
- pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Członek personelu operacyjnego podczas wykonywania czynności lotniczych, do których uprawnia go licencja lub wykaz uprawnień, zobowiązany jest posiadać ten dokument przy sobie wraz z ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim oraz dokumentem tożsamości ze zdjęciem.”
- pkt 4 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) posiadanie ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego oraz stosowanie się do ograniczeń medycznych w nim ujętych,”
- pkt 4 ppkt 5-6 otrzymują brzmienie:

„5) kategoryczne powstrzymanie się od sprawowania służb ruchu lotniczego, będąc pod wpływem działania substancji psychoaktywnych lub w przypadku stwierdzenia spadku sprawności psychofizycznej, mogącej doprowadzić do uniemożliwienia sprawnego i bezpiecznego wykonywania tych czynności,

6) powiadomienie szefa LOSRL oraz złożenie meldunku pisemnego do Szefa SSRL SZ RP o fakcie przekroczenia maksymalnego czasu pracy operacyjnej ujętego w zalecanym schemacie pracy kontrolerów ruchu lotniczego (załącznik 4) uwzględniającego datę, stanowisko operacyjne (organ ATC), liczbę dodatkowo przepracowanych godzin na stanowisku operacyjnym oraz przyczynę.”
- pkt 5 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnień, o których mowa w ppkt 1, które uprzednio nie były wpisane do licencji lub wykazu uprawnień;”
- b) w podrozdziale 8.2 „Licencja praktykanta – wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL)” pkt 3 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) uprawnienia:

 - a) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniskowego na lotnisku, które nie ma opublikowanych żadnych procedur instrumentalnych podejścia lub odlotu,
 - b) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej (ADI), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które opublikowało procedury instrumentalne podejścia lub odlotu,
 - c) 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 nadzoru,

d) uprawnienie kontroli zbliżania radarowej (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 nadzoru.”,

c) w podrozdziale 8.3 „Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL)”:

– pkt 2 ppkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) posiada ważną licencję praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) wydaną przez Prezesa ULC oraz:

a) spełnia wymóg biegłości językowej w zakresie znajomości języka angielskiego (co najmniej poziom 4 – operacyjny),

b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,

c) posiada ważne uprawnienia wojskowego kontrolera ruchu lotniczego w danym organie ATC wpisane do wykazu uprawnień,

d) zaliczył egzamin teoretyczny oraz praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL.”,

– w pkt 2 po ppkt 3 dodaje się ppkt 4 w brzmieniu:

„4) posiada ważne uprawnienia operacyjne wpisane do wykazu uprawnień oraz:

a) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia i - w stosownym przypadku – szkolenie do uprawnienia uzupełniającego,

b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,

c) spełnia wymóg biegłości językowej w zakresie znajomości języka angielskiego (co najmniej poziom 4 – operacyjny),

d) zaliczył egzamin teoretyczny oraz praktyczny na symulatorze ATC przed komisją egzaminacyjną SRL, którego przedmiotem były aktualne uprawnienia wpisane do wykazu uprawnień.”,

– pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:

1) uprawnienia:

a) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniskowego na lotnisku, które nie ma opublikowanych żadnych procedur instrumentalnych podejścia lub odlotu,

b) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej (ADI), które wskazuje, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności

niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które opublikowało procedury instrumentalne podejścia lub odlotu, a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające:

- uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska (TWR) oznaczające, że jego posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego w przypadku, gdy kontrola lotniska jest zapewniana z jednego stanowiska pracy,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego (GMC) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego,
 - uprawnienie uzupełniające nadzoru ruchu naziemnego (GMS), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli ruchu naziemnego (GMC) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że jego posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego za pomocą systemów dozoru ruchu na lotnisku,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań (AIR) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli w powietrzu,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli startów i lądowań (AIR) lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska (TWR), oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli na lotnisku za pomocą radarowych urządzeń nadzoru,
- c) 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 nadzoru,
- d) uprawnienie kontroli zbliżania radarowej (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 nadzoru. a uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające:
- uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD) oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru pierwotnego lub wtórnego,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (PAR), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD), oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności

niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia precyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń radarowych podejścia precyzyjnego dla statków powietrznych przy końcowym podejściu do pasa startowego,

- uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru SRA (SRA), przyznane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli za pomocą radaru (RAD), oznaczające, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia nieprecyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń nadzoru dla statków powietrznych przy końcowym podejściu do pasa startowego;

2) uprawnienia uzupełniające w zakresie języka oraz uprawnienie operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej – o których mowa w podrozdziale 8.2. pkt 3;

3) uprawnienia uzupełniające w jednostce – oznaczające, że posiadacz licencji ma wiedzę i umiejętności do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora lub stanowiska pracy w ramach odpowiedzialności danego organu ATC;

4) uprawnienia uzupełniające instruktorskie – po spełnieniu określonych wymagań:

a) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) – uprawniające do prowadzenia szkolenia operacyjnego i nadzoru nad stanowiskiem pracy na obszarach objętych ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce oraz na symulatorze ATC,

b) uzupełniające uprawnienie specjalne instruktora symulatorowego (OSTI) – uprawniające do prowadzenia na symulatorze ATC szkolenia w celu uzyskania określonych uprawnień lotniczych oraz uprawniające do sprawdzania wiadomości i umiejętności kandydatów w zakresie wymienionym dla instruktora w instrukcji szkolenia ośrodka szkolenia lotniczego.”,

c) po pkt 3 dodaje się pkt 4 w brzmieniu:

„4. Personelowi ATC, który uzyskał licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego na zasadach określonych w pkt. 2 ppkt 4:

1) wydawane są następujące uprawnienia:

a) ADI/TWR – posiadaczom uprawnienia TWR wpisanego do wykazu uprawnień,

b) ADI/AIR oraz ADI/GMC – posiadaczom uprawnienia TWR wpisanego do wykazu uprawnień w organie w którym ustanowiono stanowisko operacyjne kontroli ruchu naziemnego (GND),

c) APS/RAD – posiadaczom uprawnienia APS wpisanego do wykazu uprawnień,

d) APS/RAD/PAR – posiadaczom uprawnienia PAR wpisanego do wykazu uprawnień,

- e) OJTI – posiadaczom uprawnienia OJTI wydanego po 1 stycznia 2011 roku i wpisanego do wykazu uprawnień;
- 2) ważność uprawnień o których mowa w ppkt 1 jest tożsama z ważnością posiadanych dotychczas uprawnień wpisanych w wykazie uprawnień.”;
- 11) w rozdziale „9. UTRZYMYWANIE WYMAGANEGO POZIOMU KOMPETENCJI PRZEZ PERSONEL ATC”:
- a) w podrozdziale „9.1 Utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji” pkt 3-12 otrzymują brzmienie:
- „3. Utrzymanie ważności uprawnienia uzupełniającego PAR w LOSRL w którym ustanowiono stanowisko operacyjne PAR bez organu kontroli zbliżania (funkcjonującego w ramach LOSRL) lub radarowa służba kontroli zbliżania jest zapewniana przez instytucję, może nastąpić tylko pod warunkiem utrzymywania przez kontrolera ruchu lotniczego ważnego uprawnienia APS lub APS/RAD w innym organie ATC.
4. W przypadku nie spełnienia wymogu kompetencji, o którym mowa w pkt. 2, kontroler ruchu lotniczego odbywa co najmniej 10 godzin praktyki zapoznawczej na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP jest warunkiem przywrócenia kompetencji.
5. Po przerwie dłuższej niż 30 dni w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, kontroler ruchu lotniczego zgłasza się do wyznaczonego przez szefa LOSRL instruktora OJT celem odbycia rozmowy zapoznawczej i uzupełnienia wiedzy operacyjnej. W przypadku, gdy przerwa w pracy operacyjnej dotyczy szefa LOSRL, rozmowę zapoznawczą przeprowadza dowolny, wyznaczony w danym organie ATC asesor.
6. Po przerwie dłuższej niż 3 miesiące, a krótszej niż 6 miesięcy w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, kontroler ruchu lotniczego odbywa co najmniej 10 godzin praktyki zapoznawczej na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP jest warunkiem przywrócenia kompetencji.
7. Po przerwie dłuższej niż 6 miesięcy, a krótszej niż 1 rok w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym kontroler ruchu lotniczego odbywa co najmniej 20 godzin praktyki zapoznawczej na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 15 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT, a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik jest warunkiem przywrócenia kompetencji.
8. W przypadku przerwy dłuższej niż 1 rok w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, uprawnienia uzupełniające w jednostce lub uprawnienia operacyjne/uzupełniające kontrolera ruchu

lotniczego tracą ważność, a ich wznowienie może nastąpić:

- 1) po odbyciu co najmniej 40 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – zrealizowaniu 25 kontroli radarowego podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem wyznaczonego instruktora OJT;
- 2) po uzyskaniu pozytywnego wyniku OTP;
- 3) po zaliczeniu egzaminu praktycznego na stanowisku operacyjnym przed komisją egzaminacyjną SRL.

9. W przypadku przerwy dłuższej niż 3 lata w samodzielny wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, uprawnienia uzupełniające w jednostce lub uprawnienia operacyjne/uzupełniające kontrolera ruchu lotniczego tracą ważność i nie może nastąpić ich wznowienie.

10. Praktyka na stanowisku operacyjnym w celu utrzymania wymaganego poziomu kompetencji podlega dokumentowaniu na zasadach ujętych we właściwym dla danego uprawnienia lotniczego UTP.

11. Szef LOSRL odpowiada za prowadzenie rejestru faktycznie przepracowanych godzin na stanowiskach operacyjnych w organach kontroli ruchu lotniczego dla każdego kontrolera ruchu lotniczego.

12. Szef LOSRL odpowiada za równomierne obłożenie pracą kontrolerów ruchu lotniczego w sposób gwarantujący utrzymanie przez nich wymaganego poziomu kompetencji.”,

b) w podrozdział „9.2 Warunki i sposób przedłużania, wznowiania i przywracania uprawnień lotniczych personelu ATC”:

– w pkt 1 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„1. Ważność uprawnień kontrolera ruchu lotniczego liczona jest od daty zaliczenia sprawdzianu wiedzy i umiejętności na symulatorze ATC lub stanowisku operacyjnym i wynosi:”,

– w pkt 5 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„5. Przedłużenie ważności uprawnień uzupełniających lub operacyjnych może nastąpić pod warunkiem:”,

– w pkt 6 wprowadzenie do wyliczenia otrzymuje brzmienie:

„6. Przedłużenie ważności uprawnień OJTI i OSTI może nastąpić pod warunkiem:”,

– uchyla się pkt 7-20,

– po pkt 6 dodaje się pkt 7-21 w brzmieniu:

„7. Szkolenie uzupełniające zachowuje ważność przez okres 24 miesięcy od daty jego zakończenia.

8. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia:

1) uprawnień operacyjnych i uzupełniających wpisywanych do wykazu uprawnień;

2) uprawnień uzupełniających w jednostce wpisywanych do licencji;

3) uprawnień OJTI lub OSTI

– przeprowadzane jest przez komisję egzaminacyjną SRL w okresie ważności uprawnień, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu wygaśnięcia ich ważności i może nastąpić w okresie do 3 miesięcy po upływie terminu wygaśnięcia ich ważności.

9. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w pkt 8– wznowienie ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia operacyjnego może nastąpić po spełnieniu wymagań określonych w pkt 5 z zastrzeżeniem, że OTP oraz sprawdzenie wiedzy i umiejętności przed komisją egzaminacyjną SRL nastąpi po:

1) odbyciu co najmniej 20 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – po realizacji co najmniej 5 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR – jeśli wznowienie ważności uprawnień nastąpi nie wcześniej niż 3 miesiące i nie później niż 6 miesięcy od dnia wygaśnięcia ich ważności;

2) odbyciu co najmniej 30 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – po realizacji co najmniej 10 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR – jeśli wznowienie ważności uprawnień nastąpi nie wcześniej niż 6 miesięcy i nie później niż 9 miesięcy od dnia wygaśnięcia ich ważności;

3) odbyciu co najmniej 40 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – po realizacji co najmniej 20 kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR – jeśli wznowienie ważności uprawnień nastąpi nie wcześniej niż 9 miesięcy i nie później niż 1 rok od dnia wygaśnięcia ich ważności.

10. Praktyka, o której umowa w pkt 9 realizowana jest pod nadzorem instruktora OJT i podlega dokumentowaniu na zasadach opisanych we właściwym dla danego uprawnienia lotniczego UTP. W przypadku braku możliwości wyznaczenia w danym organie ATC instruktora OJT do nadzoru nad praktyką na stanowisku operacyjnym o której mowa w pkt. 9, Szef SSRL SZ RP na wniosek szefa LOSRL wyznacza do realizacji tej praktyki instruktora OJT z innego organu ATC, nieposiadającego uprawnień lotniczych w organie ATC, którego dotyczy wznowienie uprawnień, posiadającego jednak adekwatne uprawnienia lotnicze w innym organie ATC.

11. Warunki wznowienia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień operacyjnych w okresie późniejszym niż 1 rok od dnia wygaśnięcia ich ważności określa się w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP) zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP.

12. W przypadku przerwy w pracy operacyjnej organu kontroli ruchu lotniczego, warunki ponownego uruchomienia pracy operacyjnej organu oraz wznowienia uprawnień kontrolerów ruchu lotniczego określa się w planie wznowienia uprawnień dla organu kontroli ruchu lotniczego zatwierdzanym przez Szefa SSRL SZ RP. Plan wznowienia uprawnień dla organu kontroli ruchu lotniczego powinien uwzględniać wymagane szkolenie teoretyczne oraz szkolenie praktyczne z wykorzystaniem symulatora ATC.

13. Jeżeli uprawnienia uzupełniające w jednostce, uprawnienia operacyjne, uzupełniające lub OJTI/OSTI nie zostały przedłużone w okresie 3 lat od dnia wygaśnięcia ich ważności – nie może nastąpić ich wznowienie.

14. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia uprawnień lotniczych może być realizowane równoległe z OTP.

15. W przypadku, o którym mowa w pkt 9 oraz pkt 11 i 12 okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnienia operacyjnego liczone są od dnia upływu poprzedniego okresu ich ważności.

16. W indywidualnych przypadkach Szef SSRL SZ RP może określić inne zasady wznowienia uprawnień kontrolera ruchu lotniczego. Zasady te określa się w ITP dla kontrolera ruchu lotniczego.

17. Szczegółowe procedury związane z przedłużaniem ważności uprawnień określa Szef SSRL SZRP.

18. Sprawdzenie wiedzy i umiejętności w celu przedłużenia uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka przeprowadza ośrodek egzaminacyjny. Sprawdzenie to realizowane jest w okresie ważności uprawnień, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed upływem terminu ich ważności.

19. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w pkt 18, termin przywrócenia ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka jest liczony od daty sprawdzenia biegłości językowej, podczas którego członek personelu ATC wykazał się osiągnięciem poziomu co najmniej 4 (operacyjnego).

20. W przypadku negatywnego wyniku sprawdzenia wiedzy, umiejętności lub biegłości językowej w protokole egzaminacyjnym wskazuje się zakres dodatkowego szkolenia niezbędnego do przywrócenia uprawnień oraz:

1) członek personelu ATC informuje o tym fakcie bezpośredniego przełożonego;

2) szef LOSRL, bez względu na dotychczasową ważność uprawnienia, do czasu wznowienia lub przywrócenia przedmiotowego uprawnienia odsuwa kontrolera ruchu lotniczego od pracy operacyjnej związanej z tym uprawnieniem. O powyższym fakcie informuje dowódcę jednostki wojskowej w którego kompetencji leży LOSRL oraz Szefa SSRL SZ RP.

21. Sposób postępowania opisany w pkt 20 stosuje się również, gdy członek personelu ATC nie przystąpi do sprawdzenia wiedzy i umiejętności w celu:

1) przedłużenia ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie języka w terminie jego ważności;

2) przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnień, o których mowa w pkt 1.”,

c) w podrozdziale 9.3 „Ocena techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego”:

– pkt 4-10 otrzymują brzmienie:

„4. Datę ważności OTP ustala się na:

1) 1 rok – dla kontrolerów ruchu lotniczego;

2) 2 lata – dla instruktorów OJT;

3) 3 lata – dla asesorów;

- licząc od terminu uzyskania uprawnień, a w przypadku asesorów – terminu odbycia szkolenia specjalistycznego. Tak ustalone terminy tworzą harmonogram OTP.

5. Z zastrzeżeniem pkt.7, kompetencje zachowują ważność, odpowiednio:

1) 12 miesięcy – dla uprawnień operacyjnych kontrolera ruchu lotniczego (z wyjątkiem OJT);

2) 24 miesiące – dla Instruktorów OJT;

3) 36 miesięcy – dla asesorów.

6. OTP przeprowadzane jest w okresie swojej ważności, jednak nie wcześniej niż:

1) 3 miesiące przed jej upływem – w przypadku kontrolerów ruchu lotniczego oraz instruktorów OJT;

2) 12 miesięcy przed jej upływem – w przypadku asesorów.

7. Termin ważności OTP ustalany jest zgodnie z harmonogramem, tj. 1 rok (kontrolerzy ruchu lotniczego, 2 lata (instruktorzy OJT), 3 lata (asesorzy) od upływu poprzedniego okresu ważności.

8. W razie niezachowania terminu ważności OTP o których mowa w pkt. 7, kontroler ruchu lotniczego nie może wykonywać czynności operacyjnych do czasu sprawdzenia jego kompetencji. W takich przypadkach, termin ważności OTP, po sprawdzeniu kompetencji:

1) jest ustalany zgodnie z harmonogramem OTP (poprzednia data ważności OTP) – w przypadku, gdy OTP w celu przywrócenia kompetencji zrealizowano w okresie nie zawierającym się w okresie 3 miesięcy od poprzedniej daty ważności, np. OTP, zgodnie z harmonogramem ważne do 12.12.2015 r. Kontroler, po przerwie w pracy operacyjnej utracił kompetencje i dnia 17.08.2015 r. przystąpił do OTP w celu ich wznowienia. Kolejna data ważności OTP – 12.12.2015 r.;

2) może zostać przedłużony na kolejne 12 miesięcy licząc od daty poprzedniego okresu ważności OTP zgodnie z harmonogramem OTP – w przypadku, gdy OTP w celu przywrócenia kompetencji zrealizowano w terminie zawierającym się w okresie 3 miesięcy od poprzedniej daty ważności, np. OTP, zgodnie z harmonogramem ważne do 12.12.2015 r. Kontroler, po przerwie w pracy operacyjnej utracił kompetencje i dnia 17.09.2015 r. przystąpił do OTP w celu ich wznowienia. Kolejna data ważności OTP – 12.12.2016 r.

9. OTP przeprowadza osoba posiadająca licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego wpisane do wykazu uprawnień z uprawnieniami równorzędnymi lub wyższymi od osoby podlegającej ocenie, wybrana i przeszkolona, zwana dalej asesorem. Zakłada się, że uprawnienia wpisane do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) są wyższe od tych wpisanych do wykazu uprawnień.

10. Instruktorzy podlegają ocenie techniki pracy jako kontrolerzy ruchu lotniczego, a także w osobnym cyklu jako OJTI w momencie przedłużania ważności uprawnień OJT. Asesorzy podlegają ocenie techniki pracy jako kontrolerzy ruchu lotniczego i/lub instruktorzy OJTI w momencie przedłużania ważności uprawnień OJT oraz w osobnym cyklu, raz na 36 miesięcy jako asesorzy.”,
- pkt. 13-15 otrzymują brzmienie:

„13. Liczba asesorów w organie ATC powinna uwzględniać liczbę personelu ATC. Zaleca się, aby w celu zapewnienia obiektywizacji oceny, w miarę możliwości kolejne OTP przeprowadzał inny asesor. W przypadku braku możliwości wyznaczenia asesora z organu ATC do przeprowadzenia OTP, szef LOSRL może wnioskować do Szefa SSRL SZ RP o przydzielenie na potrzeby konkretnego OTP asesora z innego organu ATC.

14. W przypadku braku możliwości wyznaczenia asesora z organu ATC do przeprowadzenia OTP, szef LOSRL może wnioskować do Szefa SSRL SZ RP o przydzielenie na potrzeby konkretnego OTP asesora z innego organu ATC.

15. Asesor powinien odbyć szkolenie specjalistyczne.”,
 - w pkt 19 ppkt 2 po lit. b dodaje się lit. c i d w brzmieniu:

„c) w przypadku nie stawienia się kontrolera ruchu lotniczego do OTP w wyznaczonym terminie bez podania przyczyny, uznawany jest on za niekompetentnego i odsuwany od pracy operacyjnej. Powyższy fakt odnotowywany jest przez asesora w dokumentacji OTP,

d) odmowa przystąpienia przez kontrolera ruchu lotniczego do OTP w wyznaczonym terminie musi być przez niego uzasadniona. W takim przypadku, asesor w porozumieniu z asesorem wiodącym podejmuje decyzje o zmianie terminu OTP lub uznaniu kontrolera ruchu lotniczego za niekompetentnego. Powyższy fakt odnotowywany jest przez asesora w dokumentacji OTP.”,
 - pkt 19 ppkt 3 lit. c otrzymuje brzmienie:

„c) czas ocenianej pracy wynosi nie mniej niż dwie godziny dla każdego z ocenianych uprawnień lotniczych,”,
 - w pkt 19 ppkt 3 po lit. e dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) podczas OTP, pełną odpowiedzialność za zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w określonej przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami ponosi oceniany kontroler ruchu lotniczego;”,
 - w pkt 19 ppkt 5 po lit. e dodaje się lit. f w brzmieniu:

„f) w przypadku zakwestionowania podczas OTP kompetencji kontrolera ruchu lotniczego skutkującego odsunięciem go od pracy operacyjnej, kolejne OTP w celu przywrócenia kompetencji przeprowadzane jest przez innego niż poprzednio asesora, nie wcześniej jednak niż po zrealizowaniu wszystkich uprzednio sformułowanych przez asesora zaleceń.”,
 - pkt 20 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) dokumentacja OTP jest wspólna dla wszystkich organów ATC i składa się z następujących formularzy:

- a) karta oceny techniki pracy kontrolera ruchu lotniczego (załącznik 8),
- b) karta oceny techniki pracy instruktora OJT (załącznik 9),
- c) karta oceny techniki pracy asesora (załącznik 10),
- d) protokół OTP (załącznik 11) – sporządzany przez asesora;”

– pkt 20 ppkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) dostęp do dokumentacji OTP ma oceniany, asesor, asesor wiodący, szef LOSRL oraz pełnomocnik ds. OTP. Dokumentację OTP udostępnia się na żądanie dowódcy jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży LOSRL oraz osobom nadzorującym/kontrolującym.”

– pkt 21 ppkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) w przypadku odwołania się od wyboru asesora, przeprowadzenie OTP wstrzymuje się do czasu rozpatrzenia odwołania przez pełnomocnika ds. OTP; decyzja ma charakter ostateczny.”

d) w podrozdziale 9.4 „Odsunięcie od pracy operacyjnej/zawieszenie uprawnień”

– pkt 1 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) był bezpośrednio zaangażowany w incydent lub wypadek, w którym bezpieczeństwo statku powietrznego było zagrożone,”

– pkt 1 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) bez podania przyczyny nie przystąpił do OTP w wyznaczonym terminie,”

– pkt. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Za odsunięcie kontrolera ruchu lotniczego od pracy operacyjnej odpowiedzialny jest szef LOSRL, który o powyższym fakcie zawiadamia dowódcę jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży LOSRL oraz Szefa SSRL SZ RP.”

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Kontroler ruchu lotniczego, który był bezpośrednio zaangażowany w zaistnienie incydentu lub wypadku statku powietrznego, któremu zapewniał służbę kontroli ruchu lotniczego, jest odsuwany od pracy operacyjnej i nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego.”

– pkt 11-13 otrzymują brzmienie:

„11. Kontroler ruchu lotniczego, któremu decyzją Szefa SSRL SZ RP zawieszono uprawnienia i/lub uprawnienia uzupełniające ma prawo do odwołania się od tej decyzji.

12. W decyzji o zawieszeniu uprawnień i/lub uprawnień uzupełniających w organie kontroli ruchu lotniczego określa się:

- 1) okres zawieszenia;
- 2) warunki przywrócenia przedmiotowych uprawnień.

13. Uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego, które zostały zawieszona, przywraca się na wniosek zainteresowanego, jeżeli:

- 1) upłynął okres ich zawieszenia;
- 2) zostały spełnione warunki ich przywrócenia określone w decyzji o zawieszeniu.”;

12) w rozdziale „10. SZKOLENIE PERSONELU ATS”:

a) w podrozdziale 10.1 „Zasady ogólne” pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6. W uzasadnionych przypadkach, w celu zabezpieczenia ćwiczeń, pokazów lotniczych, innych wydarzeń lotniczych lub w celu utrzymania ciągłości służb ruchu lotniczego zapewnianych przez organ ATC, Szef SSRL SZ RP może określić indywidualne, inne od przedstawionych poniżej zasady nadawania uprawnień lotniczych z zastrzeżeniem, że uprawnienia te wydane zostaną wyłącznie kontrolerom ruchu lotniczego posiadającym odpowiednie umiejętności i doświadczenie. Szczegółowe zasady szkolenia indywidualnego oraz warunki nadawania uprawnień lotniczych w takich przypadkach określa się w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP).”,

b) w podrozdziale 10.2 „Wymagania dla kandydatów do pracy w lotniskowym organie służb ruchu lotniczego”:

– pkt 2 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wiek minimum 21 lat;”,

– pkt 3 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) wiek minimum 21 lat;”,

c) w podrozdziale 10.3 „Szkolenie personelu ATC” pkt 17 ppkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) posiada minimum 6 miesięcy doświadczenia na stanowisku operacyjnym w organie ATC, w którym będzie instruktorem OJT;”,

d) w podrozdziale 10.4 „Szkolenie personelu biura odpraw załóg”:

– pkt 5 otrzymuje brzmienie:

„5. Szkolenie praktyczne odbywa się na stanowisku operacyjnym BOZ pod nadzorem personelu posiadającego uprawnienia specjalisty AIS zgodnie z miesięcznym grafikiem pracy (dyżurów) zatwierdzonym przez szefa LOSRL. Szef LOSRL wyznacza osobę nadzorującą przebieg szkolenia praktycznego.”,

– pkt 10 otrzymuje brzmienie:

„10. Po uzyskaniu przez szkolonego pozytywnego wyniku egzaminu praktycznego, przewodniczący komisji składa wniosek do dowódcy jednostki wojskowej o nadanie uprawnień specjalisty AIS. Fakt nadania uprawnień potwierdzany jest w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej w skład której wchodzi LOSRL.”,

e) w podrozdziale 10.5 „Komisja egzaminacyjna Służb Ruchu Lotniczego”:

– pkt 3 ppkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) egzaminator praktyczny – upoważniony do przeprowadzania egzaminów praktycznych z uwzględnieniem:

a) egzaminator praktyczny 1 stopnia – to osoba uprawniona do sprawdzenia wiedzy i umiejętności na symulatorze ATC i stanowiskach operacyjnych w celu nadania, przedłużenia lub wznowienia uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego we wszystkich organach ATC,

b) egzaminator praktyczny 2 stopnia - to osoba uprawniona do sprawdzenia wiedzy i umiejętności na wyznaczonych stanowiskach operacyjnych we wskazanych przez Szefa SSRL SZ RP organach ATC wyłącznie w celu przedłużenia lub wznowienia uprawnień lotniczych kontrolera ruchu lotniczego.”,

– pkt 12 ppkt 2 lit. b otrzymuje brzmienie:

„b) kandydat zgłaszający się na egzamin znajduje się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu substancji psychoaktywnych/środków psychotropowych.”,

– pkt 24 ppkt 14 lit. e otrzymuje brzmienie:

„e) stwierdzenia, że kandydat może znajdować się pod wpływem substancji psychoaktywnych lub środków psychotropowych.”,

– pkt 24 ppkt 16 otrzymuje brzmienie:

„16) w przypadku egzaminu praktycznego na symulatorze ATC dla kandydata ubiegającego się o uprawnienie OSTI lub egzaminu praktycznego na symulatorze ATC dla kandydata ubiegającego się o uprawnienie OJTI w sytuacjach, w których nie ma możliwości wyznaczenia praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego, jego rolę może pełnić kontroler ruchu lotniczego; wówczas przed rozpoczęciem egzaminu egzaminator dla wyznaczonego kontrolera pełniącego rolę praktykanta przeprowadza instruktaż mający na celu ustalenie zakresu popełnianych błędów i metod interakcji z kontrolerem nadzorującym praktykę.”;

13) w rozdziale „11. DOKUMENTACJA LOTNISKOWEGO ORGANU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO”:

a) w podrozdziale 11.5 „Dobowy raport przebiegu służby (*Daily Log*)”:

– pkt 3 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) podział czasu pracy na stanowiskach operacyjnych - z szczegółowym uwzględnieniem realizowanego szkolenia praktycznego na stanowisku operacyjnym, sprawdzianów wiedzy i umiejętności w celu nadania, przedłużenia lub wznowienia uprawnień kontrolera ruchu lotniczego oraz prowadzonych Ocen Techniki Pracy personelu ATC;”,

– pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4. *Daily Log* prowadzony jest przez zmiany dyżurne organu ATC w systemie 24-godzinnym, a w przypadku organów ATC nie funkcjonujących całodobowo – wyłącznie przez czas pracy operacyjnej organu. Dopuszcza się prowadzenie *Daily Log* w formie elektronicznej, z zastrzeżeniem, że po okresie 24 godzin lub po wyłączeniu organu ATC z pracy operacyjnej, w celu archiwizacji jest on drukowany i podpisywany

przez członka zmiany dyżurnej.”,

- pkt 9 otrzymuje brzmienie:

„9. *Daily Log* dostosowywany jest do potrzeb organu ATC, a jego wzór umieszczany w INOP organu ATC. Przykładowy *Daily Log* zawiera załącznik 14.”,

b) w podrozdziale 11.7 „Plan szkolenia w jednostce (UTP):

- pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Plan szkolenia w jednostce (UTP) - plan szkolenia praktycznego w organie ATC - normuje i precyzuje przebieg szkolenia praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego.”,

- pkt 2 ppkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) określają szczegółowo czas trwania, przebieg i tematykę szkolenia;”;

14) załącznik 6 „Minimalne wymagane wyposażenie techniczne stanowisk operacyjnych organów ATS” otrzymuje brzmienie:

Lp.	Wyposażenie	TWR	APP	BOZ
1.	Radiostacja VHF/UHF w ukompletowaniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (z możliwością podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	
2.	Radiotelefon do naziemnej łączności radiotelefonicznej	X		
3.	Telefon, faks, terminal AMHS	X	X	X
4.	Zasilanie zasadnicze	X	X	X
5.	Zasilanie awaryjne	X	X	X
6.	Przenośna lampa sygnalizacyjna (<i>light gun</i>)/ pistolet sygnałowy	X		
7.	Zestaw zobrazowujący aktualne warunki meteorologiczne	X	X	
8.	Zegar (wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach)	X	X	X
9.	Zestaw sterowania światłami pola naziemnego ruchu lotniczego lotniska	X		
10.	Panel monitorowania pomocy nawigacyjnych	X		
11.	Oświetlenie pomieszczeń	X	X	X
12.	Wskaźnik radarowy do pracy przy świetle dziennym	X		
13.	Wskaźniki radaru z panelem sterowania		X	

14.	Zestaw pasków postępu lotu	X	X	
15.	Schowki / ekspozycje (NOTAM itp.)	X	X	X
16.	Lornetka (ze stabilizacją obrazu)	X		
17.	Stanowisko komputerowe z drukarką (zalecana sieciowa)	X	X	X
18.	Stanowisko komputerowe z dostępem do Internetu	X	X	X

15) załącznik 13 „Dokumentacja stanowisk operacyjnych” otrzymuje brzmienie:


„Dokumentacja stanowisk operacyjnych

- 1) ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.);
- 2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r., poz. 351);
- 3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 106, poz. 678 z późn. zm.);
- 4) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794);
- 5) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (Dz. U. Nr 254, poz. 1522 z późn. zm.);
- 6) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 marca 2009 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ICAO w zakresie skrótów i kodów stosowanych w ruchu lotniczym (Dz. U. Nr 53, poz. 438);
- 7) zarządzenie Nr 27/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 października 2013 r. w sprawie określenia organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 280).
- 8) obowiązujące Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212 z późn. zm.):
 - a) Załącznik 2 – Przepisy ruchu lotniczego,
 - b) Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej,
 - c) Załącznik 10 – Telekomunikacja lotnicza,

- d) Załącznik 11 – Służby ruchu lotniczego,
 - e) Załącznik 15 – Służba informacji lotniczej;
- 9) obowiązujące dokumenty ICAO:
- a) Doc 4444 – Procedury służb żeglugi powietrznej - Zarządzanie ruchem lotniczym,
 - b) Doc 7030 – Regionalne procedury uzupełniające,
 - c) Doc 9432 – Podręcznik radiotelefonicznej frazeologii lotniczej,
 - d) Doc 8168 – Operacje statków powietrznych,
 - e) Doc 7910 – Location Indicators,
 - f) Doc 8585 – Designators for Aircraft Operating Agencies, Aeronautical Authorities and Services,
 - g) Doc 8643 – Aircraft Type Designators.
- 10) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska, MIL AIP Polska);
- 11) *Instrukcja ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* – obowiązująca;
- 12) *Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* – obowiązujący;
- 13) *Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*– obowiązująca;
- 14) *Instrukcja organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej* – obowiązująca;
- 15) *Instrukcja meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*– obowiązująca;
- 16) obowiązujące w LOSRL porozumienia operacyjne (LoA);
- 17) instrukcja operacyjna organu ATC/BOZ.”;
- 16) załącznik 15 „Wzory pasków postępu lotu”, pkt 8 otrzymuje brzmienie:
 „8. Wybrane skróty i symbole wydawanych instrukcji i zezwoleń umieszczane na paskach postępu lotu

ZAPIS NA PASKACH	ZNACZENIE INSTRUKCJI / ZEZWOLENIA
↑	CLIMB
↓	DESCENT
—	MAINTAIN
∨	CLEARED TO LAND
200	FLIGHT LEVEL 200

4500ft	ALTITUDE 4500 ft
RON	RESUME OWN NAVIGATION
ILS	CLEARED FOR ILS/DME
VOR	CLEARED FOR VOR/DME
TAC	CLEARED FOR TACAN APPROACH
NDB	CLEARED FOR NDB
SFO	SIMULATED FLAME OUT
IN	OVERHEAD MANEUVER (INITIAL)
CL	CLOSED TRAFFIC PATTERN
GA	GO AROUND
FS	FULL STOP
TG	TOUCH AND GO
LA	LOW APPROACH
LP	LOW PASS
	LEFT HAND PATTERN (RWY 29)
	RIGHT HAND PATTERN (RWY 29)
VIS <u>RWY</u>	CLEARED FOR VISUAL APPROACH RWY ____
250kt <	SPEED 250 KNOTS OR LESS
210kt >	SPEED 210 KNOTS OR MORE
230kt	SPEED 230 KNOTS
	TURN RIGHT HEADING
	TURN LEFT HEADING
	ENTER CONTROL AREA
	OUT OF CONTROL AREA

R	RADAR CONTACT
R	RADAR SERVICE TERMINATED
R	RADAR CONTACT LOST
(R)	RADAR HANDOFF /CIRCLE SYMBOL WHEN HANDOFF COMPLETED/
RLCE	REQUEST LEVEL CHANGE ENROUTE
HS	MAINTAIN HIGH SPEED
NS	NO SPEED RESTRICTION
Λ	NO DELAY EXPECTED
	HOLDING

§ 2. Decyzja wchodzi w życie 14 dni po jej podpisaniu.

Minister Obrony Narodowej: *T. Siemoniak*