

Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych

**DECYZJA Nr 348 /MON
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 28 grudnia 2016 r.

**w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych
Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji zarządzania ruchem lotniczym w Siłach
Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IZRL-2017)**

Na podstawie art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. z 2013 r. poz. 189 i 852 oraz z 2014 r. poz. 932) oraz § 2 pkt 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. poz. 426 oraz z 2014 r. poz. 933) ustala się, co następuje:

§ 1. Wprowadza się do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcję zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (IZRL-2017), stanowiącą załącznik do decyzji.

§ 2. Traci moc decyzja Nr 363/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 grudnia 2013 r. w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, sygn. WLOP 493/2013 (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 326 oraz z 2014 r. poz. 410).

§ 3. Decyzja wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2017 r.

Minister Obrony Narodowej: *B. Kownacki*

Załącznik do decyzji Nr 348 /MON Ministra Obrony Narodowej
z dnia 28 grudnia 2016 r. (poz. 220)

**INSTRUKCJA
ZARZĄDZANIA RUCHEM
LOTNICZYM
W SIŁACH ZBROJNYCH
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ
(IZRL-2017)**

WARSZAWA 2017

SPIS TREŚCI

SPIS TREŚCI.....	2
WYKAZ SKRÓTÓW	5
DEFINICJE.....	11
1. PRZEPISY OGÓLNE	20
2. SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM W SIŁACH ZBROJNYCH RP	22
2.1. Struktura organizacyjna systemu zarządzania ruchem lotniczym.....	22
2.2. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP	22
2.3. Wydział ruchu lotniczego i sekcja ruchu lotniczego	23
2.4. Pion służb ruchu lotniczego.....	23
2.5. Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (OSPSRL) WSOSP	24
3. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM	25
3.1. Zarządzanie ruchem lotniczym.....	25
3.2. Zapewnianie służb ruchu lotniczego	25
3.3. Wykorzystywanie elastycznych struktur przestrzeni powietrznej (ESPP).....	26
3.4. Planowanie operacji lotniczych.....	26
3.5. Operacje lotnicze w MATZ/MCTR oraz w elementach przestrzeni powietrznej delegowanych organom ATC	27
4. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM W ATM.....	28
4.1. Przepisy ogólne	28
4.2. System zgłaszania zdarzeń lotniczych i innych zagrożeń bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym ATM/CNS (IZRL)	28
4.3. Badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie innych zagrożeń bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS)	31
4.4. Ocena i analiza ryzyka.....	33
4.5. Przeglądy bezpieczeństwa	34
4.6. Monitoring i promocja bezpieczeństwa.....	35
5. ORGANY KONTROLI RUCHEM LOTNICZEGO	37
5.1. Podległość służbowa i merytoryczna	37
5.2. Przestrzeń odpowiedzialności	37
5.3. Ogólne zasady pracy na stanowiskach operacyjnych.....	38
5.4. Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych	40
5.5. Służba kontroli lotniska (TWR)	44
5.6. Służba kontroli zbliżania (APP)	45
5.7. Procedury w przypadku wystąpienia sytuacji anormalnych i awaryjnych.....	47
5.8. Służba alarmowa i służba informacji powietrznej.....	47
5.9. Minima i metody separacji	47

6.	BIURO ODPRAW ZAŁÓG.....	49
7.	ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE ORGANÓW ATS	50
7.1	Przepisy ogólne	50
7.2	Systemy łączności	50
7.3	Systemy dozoru	52
7.4	Dostępność informacji.....	52
8.	UPRAWNIENIA PERSONELU ATS	53
8.1.	Zasady ogólne.....	53
8.2.	Uprawnienia personelu ATC.....	54
8.3.	Licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL)	57
8.4.	Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL)	59
8.5.	Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.....	62
8.6.	Uprawnienia personelu BOZ.....	63
9.	UTRZYMYWANIE WYMAGANEGO POZIOMU KOMPETENCJI PRZEZ PERSONEL ATC	65
9.1.	Utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji	65
9.2.	Warunki i sposób przedłużania ważności oraz wznawiania ważności uprawnień personelu ATC	67
9.3.	Czasowa niezdolność kontrolera ruchu lotniczego, odsunięcie od wykonywania czynności lotniczych oraz cofanie i zawieszenie uprawnień	70
10.	SZKOLENIE PERSONELU ATS	73
10.1.	Zasady ogólne.....	73
10.2.	Wymagania dla kandydatów do pracy w Pionie SRL	73
10.3.	Szkolenie personelu ATC.....	74
10.4.	Wymagania dla kontrolerów ruchu lotniczego ubiegających się o wydanie uprawnień	77
10.5.	Szkolenie personelu biura odpraw załóg.....	79
11.	OCENA PERSONELU ATC	81
11.1.	Przepisy ogólne	81
11.2.	Przebieg procesu oceny personelu ATC.....	84
11.3.	Ocena wiedzy i umiejętności praktycznych	88
11.4.	Ocena techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego (OTP).....	90
11.5.	Ocena wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności	92
11.6.	Dokumentacja procesu oceny personelu ATC	93
11.7.	Procedury odwoławcze.....	93
12.	DOKUMENTACJA PIONU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO	95
12.1.	Przepisy ogólne	95
12.2.	Dokumentacja operacyjna Pionu SRL.....	95
12.3.	Dokumentacja szkoleniowa Pionu SRL	99
12.4.	Dokumentacja personalna Pionu SRL.....	99

12.5. Archiwizacja dokumentów	100
12.6. Wpisy w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej.....	100
13. REJESTR PERSONELU ATS	102
14. PRZEPISY KOŃCOWE	104
ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI.....	105
Załącznik 1 - Formularz zgłoszenia nieprawidłowości w ruchu lotniczym	106
Załącznik 2 - Zgłoszenie wtargnięcia na drogę startową.....	108
Załącznik 3 - Formularz zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS.....	109
Załącznik 4 - Formularz rozmowy telefonicznej o zagrożeniu	111
Załącznik 5 - Operacyjne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS) podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu.....	112
Załącznik 6 - Organizacyjne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS) podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu.....	113
Załącznik 7 - Techniczne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS) podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu.....	114
Załącznik 8 - Wymagane wyposażenie techniczne w organie kontroli lotniska (TWR)	115
Załącznik 9 - Wymagane wyposażenie techniczne w organie kontroli zbliżania (APP)	117
Załącznik 10 - Wymagane wyposażenie techniczne w biurze odpraw załóg (BOZ)	118
Załącznik 11 - Schemat utrzymania kompetencji w organie ATC	119
Załącznik 12 - Wykaz tematyki przewidzianej dla szkolenia specjalistycznego w Pionie SRL	120
Załącznik 13 - System szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego	121
Załącznik 14 - Dokumentacja stanowisk operacyjnych.....	122
Załącznik 15 - Wzory pasków postępu lotu.....	124
Załącznik 16 - Dobowy raport przebiegu służby (<i>Daily log</i>)	133
Załącznik 17 - Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego	135
Załącznik 18 - Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego	137
Załącznik 19 - Licencja praktykanta- wojskowego kontrolera ruchu lotniczego	141
Załącznik 20 - Wzory wpisów w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej ...	144

WYKAZ SKRÓTÓW

ACAS	– (<i>Airborne Collision Avoidance System</i>) pokładowy system zapobiegania kolizji
ACC	– (<i>Area Control Centre</i>) ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru
AD	– (<i>Aerodrome</i>) lotnisko
ADI	– (<i>Aerodrome Control Instrument rating</i>) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej
ADV	– (<i>Aerodrome Control Visual rating</i>) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej
AGL	– (<i>Above Ground Level</i>) powyżej poziomu terenu
AIP	– (<i>Aeronautical Information Publication</i>) Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji lotniczych
AIR	– (<i>Air Control Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań
AIRPROX	– (<i>Aircraft Proximity</i>) niebezpieczne zbliżenie statków powietrznych
AIS	– (<i>Aeronautical Information Service</i>) służba informacji lotniczej
akrl	– asystent kontrolera ruchu lotniczego
AMHS	– (<i>Air Traffic Services Message Handling System</i>) system wymiany depesz służb ruchu lotniczego
AMSL	– (<i>Above Mean Sea Level</i>) nad średnim poziomem morza
APP	– (<i>Approach Control Office</i>) organ kontroli zbliżania lub (<i>Approach Control Procedural Rating</i>) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej
APS	– (<i>Approach Control Surveillance Rating</i>) uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej
ARO	– (<i>Air Traffic Services Reporting Office</i>) biuro odpraw załóg na lotnisku cywilnym
ASM	– (<i>Airspace Management</i>) zarządzanie przestrzenią powietrzną
ATC	– (<i>Air Traffic Control</i>) kontrola ruchu lotniczego
ATCL	– (<i>Air Traffic Controller Licence</i>) licencja kontrolera ruchu lotniczego (wydana przez Prezesa ULC)
ATCO	– (<i>Air Traffic Control Officer</i>) kontroler ruchu lotniczego
ATFCM	– (<i>Air Traffic Flow and Capacity Management</i>) zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego
ATIR	– (<i>Air Traffic Incident Report</i>) zgłoszenie nieprawidłowości w ruchu

lotniczym

ATIS	– (<i>Automatic Terminal Information Service</i>) służba automatycznej informacji lotniskowej
ATM	– (<i>Air Traffic Management</i>) zarządzanie ruchem lotniczym
ATS	– (<i>Air Traffic Services</i>) służby ruchu lotniczego
AUP	– (<i>Airspace Use Plan</i>) plan użytkowania przestrzeni powietrznej
AWY	– (<i>Airway</i>) stała droga lotnicza
BL	– bezpieczeństwo lotów
BOZ	– biuro odpraw załóg
BSP	– bezzałogowy statek powietrzny
BSR	– (<i>Bird Strike Report</i>) informacja o zderzeniu z ptakami
CCA	– (<i>Controller Competence Assesor</i>) uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej
CFIT	– (<i>Controlled Flight Into Terrain</i>) zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym
CNS	– (<i>Communications, Navigation and Surveillance</i>) – łączność, nawigacja i dozorowanie
COM	– (<i>Communications</i>) łączność
CTOT	– (<i>Calculated Take-Off Time</i>) obliczony czas startu
CTR	– (<i>Control Zone</i>) strefa kontrolowana lotniska
D	– (<i>Danger Area</i>) strefa niebezpieczna
DA/H	– (<i>Decision Altitude/Height</i>) wysokość bezwzględna/względna decyzji
DG RSZ	– Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych
DOL	– drogowy odcinek lotniskowy – lądowisko na wyznaczonym odcinku drogi publicznej
EA	– (<i>Flight Restriction Area</i>) rejon ograniczeń lotów
EAD	– (<i>European AIS Database</i>) europejska baza danych AIS
EASA	– (<i>European Aviation Safety Agency</i>) Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego
EOBT	– (<i>Estimated Off-Block Time</i>) przewidywany czas odblokowania

ESPP	– elastyczne struktury przestrzeni powietrznej
FAP/FAF	– (<i>Final Approach Point/Fix</i>) punkt/pozycja rozpoczęcia podejścia końcowego (precyzyjnego/nieprecyzyjnego)
FFR	– (<i>Fire Fighting</i>) status dla lotów uczestniczących w akcjach pożarniczych
FIR	– (<i>Flight Information Region</i>) rejon informacji powietrznej
FIS	– (<i>Flight Information Service</i>) służba informacji powietrznej
FMP	– (<i>Flow Management Position</i>) stanowisko zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego
FPL	– (<i>Filed Flight Plan</i>) zgłoszony plan lotu
FPS	– (<i>Flight Progress Strip</i>) pasek postępu lotu
GAT	– (<i>General Air Traffic</i>) ogólny ruch lotniczy
GCA	– (<i>Ground Controlled Approach</i>) zbliżanie kontrolowane z ziemi
GMC	– (<i>Ground Movement Control Endorsment</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego
GMS	– (<i>Ground Movement Surveillance Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające dozoru ruchu naziemnego
GND	– (<i>Ground</i>) teren, ziemia lub stanowisko operacyjne kontroli ruchu naziemnego
GRL	– grupa ratownictwa lotniskowego
HEMS	– (<i>Helicopter Emergency Medical Service</i>) śmigłowcowa służba ratownictwa medycznego
IAF	– (<i>Initial Approach Fix</i>) pozycja (odniesienie) rozpoczęcia podejścia początkowego
IAS	– (<i>Indicated Air Speed</i>) prędkość powietrzna przyrządowa
ICAO	– (<i>International Civil Aviation Organisation</i>) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
IFPS	– (<i>Initial Flight Plan Processing System</i>) system wstępnego przetwarzania planów lotu
IFR	– (<i>Instrument Flight Rules</i>) przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów
INOP	– instrukcja operacyjna
IP	– instruktor-pilot
ITP	– (<i>Individual Unit Training Plan</i>) indywidualny plan szkolenia w jednostce

IZRL	– inne zagrożenia w ruchu lotniczym (ATM/CNS)
KBWL LP	– Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego
LCCA	– (<i>Local Controller Competence Assesor</i>) lokalna osoba oceniająca
LoA	– (<i>Letter of Agreement</i>) porozumienie operacyjne
LOSRL	– wojskowy lotniskowy organ służb ruchu lotniczego
MATCL	– (<i>Military Air Traffic Controller Licence</i>) licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego
MATZ	– (<i>Military ATZ</i>) strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego
MCTR	– (<i>Military Control Zone</i>) strefa kontrolowana lotniska wojskowego
MEDEVAC	– status, przyznany dla lotu ewakuacji medycznej;
METAR	– (<i>Meteorological Aerodrome Report</i>) depesza do przekazywania obserwacji meteorologicznych dla lotnictwa
MON	– Ministerstwo Obrony Narodowej
MRT	– (<i>Military Route</i>) stała trasa lotnictwa wojskowego
MSAW	– (<i>Minimum Safe Altitude Warning</i>) ostrzeżenie o minimalnej bezpiecznej wysokości lotu
MTMA	– (<i>Military Terminal Control Area</i>) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych
MVA	– (<i>Minimum Vectoring Altitude</i>) minimalna wysokość wektorowania
NAV	– (<i>Navigation</i>) nawigacja
NOTAM	– (<i>Notice to Airmen</i>) wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi
OAT	– (<i>Operational Air Traffic</i>) operacyjny ruch lotniczy
OCA/H	– (<i>Obstacle clearance altitude/height</i>) wysokość bezwzględna/względna zapewniająca minimalne przewyższenie nad przeszkodami
OJTI	– (<i>On-the-Job Training Instructor Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego
OP	– obrona powietrzna
OTP	– ocena techniki pracy

OSPSRL	– Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego
OZPP	– Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną
PAR	– (<i>Precision Approach Radar Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego
PAŻP	– Polska Agencja Żeglugi Powietrznej
PFR	– (<i>Post Flight Report</i>) meldunek po locie
POL	– pilot operacyjny lotów
QNH	– nastawienie skali wysokościomierza na ciśnienie, przy którym wskaże on po wylądowaniu wysokość bezwzględną miejsca lądowania
QRF	– (<i>Quick Reaction Forces</i>) siły szybkiego reagowania
RA ACAS	– (<i>Resolution Advisory ACAS</i>) propozycja rozwiązania systemu ACAS
RAD	– (<i>Radar endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru
RIF	– (<i>Recent Information File</i>) zbiór informacji do obowiązkowego zapoznania przed rozpoczęciem pracy na stanowisku operacyjnym
RP	– Rzeczpospolita Polska
RWY	– (<i>Runway</i>) droga startowa
SAR	– (<i>Search And Rescue</i>) status dla lotów w misjach poszukiwawczo-ratowniczych
S-ATCL	– (<i>Student Air Traffic Controller Licence</i>) licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (wydana przez Prezesa ULC)
SKRL	– Sekcja koordynacji ruchu lotniczego
S-MATCL	– (<i>Student Military Air Traffic Controller Licence</i>) licencja praktykanta wojskowego kontrolera ruchu lotniczego
SMS	– (<i>Safety Management System</i>) System Zarządzania Bezpieczeństwem
SNOWTAM	– specjalna seria NOTAM zawiadamiająca o niebezpiecznych warunkach spowodowanych śniegiem lub lodem na polu naziemnego ruchu lotniczego
SPSP	– Szkoła Podoficerska Sił Powietrznych
SRA	– (<i>Surveillance Radar Approach Endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru dozoru
SRL	– służba ruchu lotniczego
SSRL SZ RP	– Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

STCA	– (<i>Short Term Collision Alert</i>) krótkoterminowe ostrzeżenie o sytuacji konfliktowej
STDI	– (<i>Synthetic Training Device Instructor</i>) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego
SZ	– Siły Zbrojne
TA ACAS	– (<i>Traffic Advisory ACAS</i>) propozycja ruchowa systemu ACAS
TAF	– (<i>Terminal Aerodrome Forecast</i>) prognoza pogody dla lotniska
TFR	– (<i>TSA or TRA Feeding Route</i>) trasy lotnicze umożliwiające lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami
TMA	– (<i>Terminal Control Area</i>) rejon kontrolowany lotnisk(a)
TSA	– (<i>Temporary Segregated Area</i>) strefa czasowo wydzielona
TRA	– (<i>Temporary Reserved Area</i>) strefa czasowo rezerwowana
TWY	– (<i>Taxiway</i>) droga kołowania
TWR	– (<i>Aerodrome Control Tower</i>) organ kontroli lotniska lub (<i>Tower Control endorsement</i>) uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska
UCCA	– (<i>Unit Controller Competence Assesor</i>) osoba oceniająca w organach ATC
UE	– Unia Europejska
ULC	– Urząd Lotnictwa Cywilnego
UTC	– (<i>Coordinated Universal Time</i>) uniwersalny czas skoordynowany
UTP	– (<i>Unit Training Plan</i>) plan szkolenia w jednostce (organie kontroli ruchu lotniczego)
UUP	– (<i>Updated Airspace Use Plan</i>) zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej
WRL	– Wydział Ruchu Lotniczego
WSOSP	– Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych
VCS	– (<i>Voice Communication System</i>) system komunikacji głosowej
VFR	– (<i>Visual Flight Rules</i>) przepisy wykonywania lotów z widocznością
ZBL	– Zespół Bezpieczeństwa Lotów

DEFINICJE

Anonimizacja – usunięcie ze zgłoszeń zdarzeń wszystkich danych osobowych dotyczących zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń oraz wszelkich szczegółowych danych, w tym nazwy (nazw) organizacji związanej(-ych) ze zdarzeniem, które mogłyby ujawniać tożsamość zgłaszającego lub osób trzecich lub doprowadzić do ustalenia tej informacji na podstawie zgłoszenia zdarzenia.

Air Policing – określenie działań sił dyżurnych OP w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego oraz narodowego systemu OP realizowanych w czasie pokoju i kryzysu, mających na celu zapewnienie nienaruszalności granicy państwowej w przestrzeni powietrznej RP (NATO), ochrony ludności i Sił Zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielenia pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie.

Biegłość językowa – oznacza to, że kandydat lub kontroler ruchu lotniczego:

- 1) skutecznie porozumiewa się wyłącznie za pomocą głosu (telefon/radiotelefon) oraz w sytuacjach kontaktu osobistego;
- 2) porozumiewa się w zakresie powszechnych, konkretnych i związanych z pracą tematów w sposób precyzyjny i zrozumiały;
- 3) wykorzystuje właściwe strategie komunikacyjne w celu wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i wyjaśniania nieporozumień w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;
- 4) skutecznie i stosunkowo łatwo radzi sobie z wyzwaniem językowymi powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które występują w kontekście rutynowych sytuacji w pracy lub zadań komunikacyjnych, z którymi jest już zaznajomiony;
- 5) mówi dialektem lub z akcentem, który jest zrozumiały dla wspólnoty aeronautycznej.

Poziom biegłości językowej ustalany jest według skali klasyfikacji biegłości w języku, podanej w Dodatku 1 do załącznika I do Rozporządzenia Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011.

Biuro Odpraw Załóg (BOZ) – organ wchodzący w skład Pionu SRL ustanowiony w celu zbierania, przetwarzania, dystrybucji udostępniania informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.

CTR/MCTR – strefa kontrolowana lotniska (wojskowego), obejmuje przestrzeń powietrzną kontrolowaną o określonych granicach poziomych rozciągającą się od powierzchni ziemi lub wody (AGL) do określonej górnej granicy.

Czynności lotnicze – przedsięwzięcia realizowane w ramach pracy na stanowiskach operacyjnych w organach kontroli ruchu lotniczego i BOZ wymagające posiadania uprawnień i licencji lub prowadzące do ich nabycia.

Daily Log – dobowy raport przebiegu służby.

Dobrowolny system zgłaszania zdarzeń – system umożliwiający zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji, w które składający meldunek był zaangażowany, lub których był świadkiem, a które uznał za potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub uniemożliwiające zapewnienie bezpiecznej usługi ATM.

EA – przestrzeń powietrzna o określonych granicach poziomych i pionowych wyznaczana na potrzeby: treningów, zawodów, pokazów lotniczych oraz innej działalności wymagającej wprowadzenia ograniczeń w danej przestrzeni powietrznej na wniosek organizatora ćwiczeń.

FPL Stereo – rodzaj planu lotu, składany z upoważnienia organizatora lotów przez personel BOZ na loty po stałych trasach, na podstawie zatwierdzonych wzorcowych FPL i danych z systemu PEx (odpowiednik powtarzalnych planów lotów).

FPS (*Flight Progress Strip*) – pasek postępu lotu – dokument zawierający informacje z planu lotu oraz zezwolenia i instrukcje wydane przez ATC.

GAT – ogólny ruch lotniczy, oznacza każdy ruch cywilnych statków powietrznych, a także każdy ruch państwowych statków powietrznych (w tym wojskowych, celnych i policyjnych), odbywający się zgodnie z procedurami ICAO.

Harmonogram pracy – plan etatowych dyżurów dla personelu ATS tworzony przez Szefa Pionu SRL lub osobę przez niego upoważnioną zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi czasu pracy personelu ATS.

Incydent lotniczy – zdarzenie inne niż wypadek – związane z użytkowaniem statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

Inne zagrożenie bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym ATM/CNS – związane z niewłaściwym działaniem naziemnych urządzeń ruchu lotniczego lub niewłaściwymi procedurami albo ich niewłaściwym wykonaniem (w szczególności: brak zasilania urządzeń NEZL, niewłaściwe parametry ILS, wtargnięcie na pole manewrowe, przekazanie niewłaściwych informacji w systemie automatycznym – bez bezpośredniego udziału statku powietrznego).

Instrukcja kontroli ruchu lotniczego – polecenia wydawane przez organy kontroli ruchu lotniczego wymagające od pilota podjęcia określonego działania.

Instruktor OJT (OJTI) – kontroler ruchu lotniczego posiadający uprawnienia do prowadzenia szkolenia w jednostce oraz z wykorzystaniem szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego.

Instruktor STD (STDI) – kontroler ruchu lotniczego posiadający uprawnienia do prowadzenia szkolenia z wykorzystaniem szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego.

Instytucja – państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym odpowiedzialny za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w FIR Warszawa.

Jednostka – organ ATC, w którym zapewniana jest służba ruchu lotniczego.

Kandydat – to osoba, która jest poddawana ocenie poziomu swojej wiedzy i umiejętności praktycznych, w celu uzyskania uprawnienia i – w stosownej sytuacji – uprawnienia uzupełniającego do licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) lub

uzyskania lub wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce (dotyczy MATCL oraz Wykazu Uprawnień).

Kontroler ruchu lotniczego (ATCO) – osoba posiadająca ważne uprawnienia wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień.

Kontroler APP – osoba posiadająca ważne uprawnienia w zakresie kontroli zbliżania proceduralnej lub kontroli zbliżania radarowej, upoważniona do pracy na stanowisku operacyjnym APP.

Kontroler TWR – osoba posiadająca ważne uprawnienia w zakresie kontroli lotniska, upoważniona do pracy na stanowisku operacyjnym TWR.

Kontroler PAR – osoba posiadająca ważne uprawnienia – w zakresie kontroli zbliżania radarowej z uprawnieniem uzupełniającym kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia – upoważniona do pracy na stanowisku operacyjnym PAR.

Lotniskowy organ służb ruchu lotniczego (LOSRL) – organ odpowiedzialny za zapewnienie bezpiecznego, uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego na lotniskach wojskowych.

Licencja – licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) lub licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) wystawiona na zasadach opisanych w *Instrukcji*. Dokument, na podstawie którego jego prawowity właściciel korzysta z praw wynikających z uprawnień i uprawnień uzupełniających. W określonych przypadkach przez pojęcie „licencja” rozumie się również licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) oraz licencję kontrolera ruchu lotniczego (ATCL) wydaną przez Prezesa ULC.

Lokalna osoba oceniająca (LCCA) – to kontroler ruchu lotniczego posiadający ważne uprawnienie osoby oceniającej wydane z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce, upoważniony do przeprowadzania oceny w zakresie posiadanych uprawnień i uprawnień uzupełniających wyłącznie w określonych uprawnieniem uzupełniającym w jednostce organach ATC.

MATZ – strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego. Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, wyznaczona wokół lotniska wojskowego dla ochrony ruchu lotniskowego.

Nieemożność zapewnienia służb ATM – zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATM nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

Nieemożność zapewnienia służb ATS – zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATS nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

OAT – (*Operational Air Traffic*) – operacyjny ruch lotniczy. Obejmuje wszystkie loty niezgodne z przepisami ustalonymi dla GAT, i dla których zasady oraz procedury zostały ustalone przez odpowiednie władze krajowe.

Ocena – ocena praktycznych umiejętności, na podstawie której wydaje się, przedłuża się lub wznawia uprawnienie lub uprawnienie (-a) uzupełniające, i która dotyczy sposobu zachowania osoby ocenianej oraz praktycznego stosowania wiedzy i zrozumienia tematyki przez tę osobę.

Organ ATC – organ kontroli lotniska (TWR) lub organ kontroli zbliżania (APP) ustanowiony w ramach Pionu SRL i odpowiedzialny za zapewnienie służb ruchu lotniczego w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności.

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.

Orzeczenie lotniczo-lekarskie – orzeczenie wydane przez właściwą komisję lotniczo-lekarską na zasadach opisanych w rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej wydanym na podstawie art. 5 ust. 8 ustawy z dnia 11 września 2003 r. o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych (Dz. U. z 2016 r. poz.1726), stwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do wykonywania czynności lotniczych kontrolera ruchu lotniczego lub w przypadku pracowników cywilnych wojska – orzeczenie lekarskie klasy 3 o braku przeciwwskazań do wykonywania funkcji członka personelu lotniczego, o którym mowa w art. 110 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.).

Osoba oceniająca (asesor) – kontroler ruchu lotniczego posiadający uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej.

Osoba oceniająca w organach ATC (UCCA) – to kontroler ruchu lotniczego posiadający ważne uprawnienie osoby oceniającej wydane bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce, upoważniony do przeprowadzania oceny w zakresie posiadanych uprawnień i uprawnień uzupełniających we wszystkich organach ATC.

Osiągnięcie właściwego poziomu bezpieczeństwa – rezultaty procesów lub metod zastosowanych w celu osiągnięcia bezpieczeństwa w granicach tolerancji na akceptowalnym poziomie.

Oznaczenie lokalizacji ICAO – czteroliterowy kod utworzony zgodnie z zasadami określonymi przez ICAO w najnowszej zaktualizowanej wersji podręcznika DOC 7910 i przypisany do miejsca usytuowania stałej stacji lotniczej.

Pełnomocnik ds. oceny personelu ATC – osoba wyznaczana przez Szefa SSRL SZ RP pełniąca nadzór nad funkcjonowaniem systemu oceny personelu ATC w SZ RP.

Personel ATC – członkowie personelu lotniczego posiadający licencję lub Wykaz Uprawnień wpisani do rejestru personelu ATS prowadzonego przez SSRL SZ RP.

Personel ATS – członkowie personelu ATC, BOZ oraz komórek organizacyjnych służby ruchu lotniczego SZ RP.

Pion służb ruchu lotniczego – komórka wewnętrzna jednostki wojskowej realizująca zadania wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego.

Pogorszenie kondycji psychofizycznej – subiektywne, indywidualne odczucie członka personelu ATS utraty wymaganej sprawności fizycznej lub psychicznej w stopniu uniemożliwiającym

bezpieczne i odpowiedzialne wykonywanie pracy na stanowisku. Występuje wówczas, gdy personel ATS nie zapewnia bezpiecznego wykonywania pracy i jednocześnie stanowi zagrożenie dla innych osób.

Poważny incydent – zdarzenie lotnicze, którego okoliczności wskazują, że wystąpiło duże prawdopodobieństwo zaistnienia wypadku, z wyjątkiem lekkich BSP.

Przedłużenie ważności uprawnień – czynność administracyjna podejmowana w okresie ważności uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego, która umożliwia posiadaczowi dalsze korzystanie z praw wynikających z uprawnień lub uprawnień uzupełniających przez kolejny określony okres, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań.

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;

RENEGADE – status nadawany każdemu cywilnemu statkowi powietrznemu, który przekroczył powietrzną granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia, a także nie zastosował się do wezwań, o których mowa w art. 18b ust.1 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2015 r. poz. 930, z późn. zm.) oraz może być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym.

Sekcja koordynacji ruchu lotniczego (SKRL) – organ wyznaczony na lotniskach cywilnych lub lotniskach współużytkowanych odpowiedzialny za koordynację zadań realizowanych przez lotnictwo wojskowe.

Substancja psychoaktywna – alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i nasenne, kokaina, inne stymulatory psychiczne, halucynogenne i lotne rozpuszczalniki, z wyłączeniem kofeiny i tytoniu.

Strefa ALFA – oznaczenie przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez siły dyżurne OP RP na sygnał ALFA SCRAMBLE.

Strefa TANGO – oznaczenie przestrzeni powietrznej wykorzystywanej przez siły dyżurne OP RP na sygnał TANGO SCRAMBLE.

Strefa niebezpieczna (D) – obejmuje przestrzeń powietrzną FIR Warszawa, w której mogą mieć miejsce działania niebezpieczne dla lotu statku powietrznego, w szczególności nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi.

Strefa ograniczona (R) – strefa ograniczeń, obejmująca przestrzeń powietrzną znajdującą się nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w której lot statku powietrznego jest ograniczony przez wymagania dotyczące generowania przez niego fal akustycznych od poziomu terenu do określonej wysokości, w szczególności przestrzeń nad aglomeracjami miejskimi i parkami narodowymi.

Strefa pilotażu – wydzielona część przestrzeni odpowiedzialności organu ATC o określonych granicach pionowych i poziomych przeznaczona do realizacji zadań lotniczych wynikających z programów szkolenia lotniczego.

Strefa zakazana (P) – obejmuje przestrzeń powietrzną znajdującą się nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w której lot statku powietrznego jest zakazany od poziomu terenu do określonej wysokości, w szczególności przestrzeń nad obiektami, w których są gromadzone substancje i mieszaniny o właściwościach wybuchowych.

Sytuacja anormalna – oznacza okoliczności, w tym pogorszone warunki, które nie występują zwykle, ani powszechnie, i na wypadek których kontroler ruchu lotniczego nie uzyskał umiejętności automatycznego reagowania.

Sytuacja awaryjna – oznacza poważną i niebezpieczną sytuację wymagającą natychmiastowych działań.

Szkolenie podstawowe – etap szkolenia wstępnego, składający się ze szkolenia teoretycznego i praktycznego, mający na celu przekazanie podstawowej wiedzy i praktycznych umiejętności związanych z podstawowymi procedurami operacyjnymi.

Szkolenie przygotowawcze – etap szkolenia w jednostce mający na celu przede wszystkim przekazanie wiedzy dotyczącej procedur operacyjnych specyficznych dla miejsca i specyficznych aspektów zadań oraz umożliwienie ich zrozumienia.

Szkolenie w jednostce – szkolenie w organie ATC prowadzące do wydania: licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL), Wykazu Uprawnień, uprawnienia uzupełniającego lub wydania/wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce. Obejmuje ono szkolenie przygotowawcze oraz szkolenie operacyjne.

Szkolenie w zakresie uprawnienia – etap szkolenia wstępnego, składający się ze szkolenia teoretycznego i praktycznego, mający na celu przekazanie wiedzy i praktycznych umiejętności związanych z konkretnym uprawnieniem i w stosownych przypadkach – z uprawnieniem uzupełniającym.

Szkolenie odświeżające – element szkolenia uzupełniającego – szkolenie mające na celu przegląd, utrwalenie lub podwyższenie aktualnego poziomu wiedzy i umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego z myślą o zapewnieniu bezpiecznego, uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego.

Szkolenie w sytuacjach anormalnych i awaryjnych – element szkolenia odświeżającego – szkolenie mające na celu nabycie lub odświeżenie wiedzy, umiejętności i zachowań w przypadku wystąpienia sytuacji anormalnej lub awaryjnej.

Szkolenie operacyjne – etap szkolenia w jednostce, podczas którego wcześniej uzyskana wiedza na temat czynności rutynowych i umiejętności związanych z pracą jest stosowana w praktyce pod nadzorem wykwalifikowanego instruktora szkolenia operacyjnego w rzeczywistych sytuacjach w ruchu.

Szkolenie przejściowe – szkolenie mające na celu zapewnienie wiedzy i umiejętności odpowiednich z uwagi na zmianę środowiska operacyjnego i przeprowadzane przed skorzystaniem przez kontrolerów ruchu lotniczego z praw wynikających z licencji/Wykazu Uprawnień w zmienionym środowisku operacyjnym.

Szkolenie wstępne – szkolenie wstępne prowadzące do wydania licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) lub wydania dodatkowego uprawnienia i w stosownych przypadkach – uprawnienia uzupełniającego.

Szkoleniowe urządzenie symulacji ruchu lotniczego – urządzenie dowolnego rodzaju, w tym symulatory i trenażery specjalizowane, służące do symulacji warunków operacyjnych.

Terminal AMHS – urządzenie przeznaczone do opracowywania i nadawania depesz ATS, odbioru FPL, NOTAM, SNOWTAM, AUP, UUP, METAR oraz TAF.

TFR – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i terytorialnymi Polski umożliwiająca lot do TSA lub TRA oraz przelot pomiędzy TSA lub TRA. Planowana aktywność TFR publikowana jest przez ASM2 w AUP.

TMA/MTMA – rejon kontrolowany lotniska (wojskowego). Obszar kontrolowany, ustanowiony zwykle u zbiegu dróg lotniczych, w pobliżu jednego lotniska lub węzła lotnisk.

TSA/TRA – strefa czasowo wydzielona/rezerwowana – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi, wodami wewnętrznymi i terytorialnymi Polski, ustanowiona w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych, dla działań prowadzonych w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń. Planowana aktywność stref TSA/TRA publikowana jest przez ASM2 w AUP.

TSA/TRA wyznaczona w formie strefy niebezpiecznej (D) – przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach wydzielana nad pełnym morzem poza obszarami wód terytorialnych Polski, ustanowiona w celu zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych, dla działań prowadzonych w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń. Strefy te wydziela się w formie stref niebezpiecznych, w celu umożliwienia efektywnego przekazu informacji z OZPP do zainteresowanych organów zarządzania ruchem sąsiednich państw o planowanych i wykonywanych lotach nad wodami Bałtyku poza terytorium RP. Planowana aktywność stref TSA(D)/TRA(D) publikowana jest przez ASM2 w AUP.

Uprawnienie (rating) – upoważnienie wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień i stanowiące ich część, określające szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do takiej licencji lub Wykazu Uprawnień.

Uprawnienie ENG – uprawnienie wpisane do Wykazu Uprawnień i stanowiące jego część, upoważniające do prowadzenia korespondencji radiowej w radiowych sieciach powietrznych w języku angielskim, nadane przez rektora-komendanta WSOSP zgodnie z obowiązującą *Instrukcją organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*.

Uprawnienie uzupełniające (rating endorsement) – upoważnienie wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień i stanowiące ich część, w którym określa się szczególne warunki, możliwości lub ograniczenia odnoszące się do stosownego uprawnienia.

Uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) – upoważnienie wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień i stanowiące ich część, określające uprawnienie do

prowadzenia szkolenia operacyjnego i szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego.

Uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI) – upoważnienie wpisane do licencji i stanowiące jej część, określające uprawnienia do prowadzenia szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego.

Uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej (CCA) – upoważnienie wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień i stanowiące ich część, które określa uprawnienia do oceny praktycznych umiejętności praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego i kontrolera ruchu lotniczego.

Uprawnienie uzupełniające w jednostce (*unit endorsement*) – oznacza upoważnienie wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień i stanowiące ich część, w którym określa się oznaczenie lokalizacji ICAO oraz sektor, grupę sektorów lub stanowiska pracy, których dotyczą uprawnienia posiadacza licencji lub Wykazu Uprawnień.

Uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej (*language proficiency endorsement*) – oznacza wpis w licencji stanowiący jej część i określający biegłość językową posiadacza w odniesieniu do języka polskiego oraz angielskiego.

Wypadek lotniczy – oznacza zdarzenie lotnicze, w którym:

a) osoba poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:

- przebywania na pokładzie statku powietrznego,
- bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone,
- bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów wylotowych silnika odrzutowego i strug powietrza zespołu napędowego,
- zastosowania lotniczych środków bojowych – nie dotyczy działań bojowych, z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi, lub

b) statek powietrzny uległ uszkodzeniu lub doszło do zniszczenia elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom lub właściwościom sterowniczym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby poważna naprawa lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem:

- niesprawności lub uszkodzeń silnika w przypadku, kiedy uszkodzenie ogranicza się do samego silnika (w tym jego osłon lub akcesoriów),
- śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, sond, łopatek, opon, hamulców, kół, owiewek, paneli, klap podwozia, wycieraczek, poszycia statku powietrznego (takich jak małych wgnieceń lub dziur) lub niewielkich uszkodzeń łopat wirnika nośnego, łopat wirnika ogonowego, podwozia,
- uszkodzeń spowodowanych przez grad lub zderzenie z ptakiem (w tym dziur w osłonie anteny radiolokatora),
- związanych z użyciem lekkich BSP o MTOW nieprzekraczającej 150 kg, lub

c) statek powietrzny, w tym ciężki BSP o MTOW równej lub powyżej 150 kg, zaginął lub dostęp do niego jest całkowicie uniemożliwiony.

Wznowienie ważności uprawnień – czynność administracyjna podejmowana po wygaśnięciu uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego, która polega na wznowieniu praw wynikających z uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego na kolejny, określony okres, pod warunkiem spełnienia określonych wymagań.

VORTEX – wir powietrza powstający za końcówkami skrzydeł od momentu oderwania przedniego koła samolotu do momentu przyziemienia.

Zagrożenie bezpieczeństwa lotów – zaistniała nieprawidłowość lub stan, który doprowadził do zaistnienia zdarzenia lotniczego albo stanowi potencjalne źródło mogące wywołać negatywny skutek dla bezpieczeństwa lotów (w szczególności: obrażenia personelu, uszkodzenie wyposażenia albo struktur, straty w mieniu lub zmniejszenie zdolności wykonania nakazanych czynności). Zagrożenia bezpieczeństwa lotów dzieli się na zdarzenia lotnicze i inne zagrożenia lotnicze.

Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) – publikacja wydawana przez państwo lub z jego upoważnienia, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej.

Zdarzenie lotnicze – każdy przypadek związany z użytkowaniem statku powietrznego negatywnie wpływający na bezpieczeństwo lotów, który w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez te osoby, lub w przypadku BSP – odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia głównego układu napędowego.

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego – upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego.

1. PRZEPISY OGÓLNE

1. *Instrukcja zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IZRL-2017)*, zwana dalej „*Instrukcją*”, jest dokumentem normatywnym, określającym organizację systemu zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i ustalającym zasady dotyczące funkcjonowania organów służb ruchu lotniczego (ATS) oraz pracy i szkolenia personelu ATS.
2. Zasady, o których mowa w pkt 1, określone są na czas pokoju i nie obejmują czasu wojny, stanu wojennego i stanu wyjątkowego.
3. Postanowienia zawarte w *Instrukcji* obowiązują personel ATS Sił Zbrojnych RP, inny wojskowy personel współpracujący z tymi organami oraz – w zakresie odpowiednio dotyczącym – personel latający SZ RP.
4. Postanowienia *Instrukcji* obowiązują wszystkich użytkowników wykonujących operacje lotnicze w przestrzeni odpowiedzialności wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego w SZ RP.
5. Wszystkie dokumenty niższego rzędu normujące działalność lotniczą w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie służb ruchu lotniczego, w szczególności: regulaminy, instrukcje, programy, szkolenia, metodyki, rozkazy, zarządzenia, poradniki, muszą być zgodne z postanowieniami *Instrukcji*.
6. Personel ATS obowiązuje przestrzeganie przepisów 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, z późn. zm.;
 - 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) Załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zwanej dalej „*Konwencją*”:
 - a) Załącznik 2 – Przepisy ruchu lotniczego,
 - b) Załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej – w zakresie dotyczącym personelu ATS,
 - c) Załącznik 10 – Łączność lotnicza,
 - d) Załącznik 11 – Służby ruchu lotniczego,
 - e) Załącznik 15 – Służby informacji lotniczej;
 - 4) dokumentach ICAO:
 - a) PL 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) dokumentach – w zakresie dotyczącym personelu ATS:
- a) Regulaminie lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
 - b) Instrukcji organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
 - c) Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej,
 - d) 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) właściwych instrukcjach operacyjnych (INOP): organów ATC lub BOZ;
- 8) obowiązujących w organie ATC porozumieniach operacyjnych (LoA);
- 9) zarządzeniach i wytycznych wydawanych przez Szefa SSRL SZ RP;
- 10) 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.
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.

2. SYSTEM ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM W SIŁACH ZBROJNYCH RP

2.1. Struktura organizacyjna systemu zarządzania ruchem lotniczym

1. W Siłach Zbrojnych RP funkcjonują następujące komórki organizacyjne zarządzania ruchem lotniczym:
 - 1) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SSRL SZ RP);
 - 2) wydziały ruchu lotniczego (WRL);
 - 3) sekcje ruchu lotniczego;
 - 4) pionosy służb ruchu lotniczego (pionosy SRL);
 - 5) Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (OSPSRL) WSOSP.

2.2. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP

1. SSRL SZ RP jest wojskowym organem zarządzania ruchem lotniczym sprawującym nadzór nad funkcjonowaniem organów ATS w SZ RP oraz jakością zapewniania służb ruchu lotniczego.
2. SSRL SZ RP odpowiada za stosowanie jednolitych procedur, norm i standardów zapewniania służb ruchu lotniczego, szkolenia personelu ATS oraz określanie standardów wyposażenia technicznego pionosów SRL.
3. W celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa i wysokiej jakości służb ruchu lotniczego SSRL SZ RP współdziała z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, instytucjami wyznaczonymi do zapewniania służb żeglugi powietrznej, Inspektoratem MON ds. Bezpieczeństwa Lotosów oraz innymi organizacjami lotniczymi.
4. Szef SSRL SZ RP odpowiada za:
 - 1) nadzór nad funkcjonowaniem, działalnością operacyjną i szkoleniową Pionosów SRL, wydziałosw/sekcji RL, ośrodkosw szkolenia lotniczego oraz innych komosrek organizacyjnych ATS w SZ RP;
 - 2) nadzór nad jakością i prawidłowością zapewnianych ATS;
 - 3) nadzór nad procesem szkolenia personelu ATS;
 - 4) nadzór nad procesem oceny personelu ATS;
 - 5) określenie standardosw wyposażenia technicznego organosw ATS;
 - 6) opracowywanie i programowanie procedur operacyjnych dla ATS;
 - 7) zatwierdzanie, uzgadnianie oraz opiniowanie z zainteresowanymi komosrkami organizacyjnymi dokumentosw normujących działalność operacyjną i szkoleniową organosw ATS;
 - 8) udostępnianie informacji operacyjnych (danych lotniczych) w formie odpowiedniej dla personelu lotniczego;
 - 9) dostarczanie do instytucji celem publikacji zgromadzonych danych i informacji lotniczych dotyczących lotnictwa SZ RP;

- 10) prowadzenie rejestru personelu ATS;
 - 11) wydawanie uprawnień personelowi ATC;
 - 12) gromadzenie i archiwizowanie danych dotyczących zdarzeń lotniczych oraz uczestnictwo w postępowaniach wyjaśniających dotyczących przypadków nieprzestrzegania przepisów ruchu lotniczego lub spowodowania zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
 - 13) udział w przygotowaniu, prowadzeniu, ocenie i omawianiu ćwiczeń;
 - 14) współpracę z PAŻP, ULC, instytucjami wyznaczonymi do zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz z innymi organizacjami lotniczymi w zakresie organizacji i funkcjonowania służb ruchu lotniczego.
5. Szczegółowe zadania i obowiązki personelu SSRL SZ RP określają przepisy wewnętrzne.

2.3. Wydział ruchu lotniczego i sekcja ruchu lotniczego

1. W Siłach Zbrojnych RP funkcjonują wydziały ruchu lotniczego i sekcje ruchu lotniczego, których zadaniem jest sprawowanie nadzoru nad podległymi pionami SRL w zakresie:
 - 1) zapewniania służb ruchu lotniczego;
 - 2) zapewniania ciągłości funkcjonowania organów ATS;
 - 3) zgłaszania propozycji i rozwiązań dotyczących funkcjonowania pionów SRL;
 - 4) koordynacji współdziałania wojskowych i cywilnych organów ATS;
 - 5) udziału w systemie zarządzania bezpieczeństwem w ruchu lotniczym;
 - 6) wyposażenia technicznego gwarantującego jakość i bezpieczeństwo służb ruchu lotniczego;
 - 7) szkolenia personelu ATS.
2. Wydział/sekcja podlega merytorycznie Szefowi SSRL SZ RP.
3. Wydział/sekcja współpracuje z SSRL SZ RP w zakresie szkolenia personelu ATS oraz organizacji ćwiczeń.
4. Szczegółowe zadania i obowiązki personelu wydziału/sekcji określają przepisy wewnętrzne.

2.4. Pion służb ruchu lotniczego

1. Pion służb ruchu lotniczego (Pion SRL) odpowiada za zapewnienie bezpieczeństwa i płynności ruchu lotniczego na lotniskach Sił Zbrojnych RP oraz w przydzielonej przestrzeni powietrznej.
2. Pion SRL realizuje zadania wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego (LOSRL), do których należy:
 - 1) zapewnienie służb ruchu lotniczego na polu manewrowym lotniska wojskowego oraz w wyznaczonej przestrzeni powietrznej – w ramach organów kontroli ruchu lotniczego;
 - 2) zapewnienie służby informacji lotniczej – w ramach biura odpraw załóg;
 - 3) współdziałanie i współpraca z właściwymi organami wyznaczonymi do zapewnienia służb ruchu lotniczego oraz organami wojskowymi.
3. Za właściwą organizację pracy Pionu SRL odpowiada jego szef.
4. Pion SRL podlega merytorycznie Szefowi SSRL SZ RP.

5. Pion SRL podlega dowódcy jednostki wojskowej.

2.5. Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego (OSPSRL) WSOSP

1. Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego WSOSP odpowiada za prowadzenie szkolenia dla kandydatów i członków personelu ATS do uzyskania licencji oraz uprawnień do niej wpisywanych.
2. OPSRL wchodzi w strukturę WSOSP Dęblin i bezpośrednio podlega Rektorowi – Komendantowi WSOSP.
3. Szczegółowe warunki funkcjonowania ośrodka oraz sposoby prowadzenia szkolenia lotniczego, uzyskiwania kwalifikacji lotniczych i egzaminowania zawarte są w dokumentacji regulującej pracę ośrodka oraz w stosownych programach szkolenia.

3. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

3.1. Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Zarządzanie ruchem lotniczym realizowane jest poprzez:
 - 1) zapewnianie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb ruchu lotniczego;
 - 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną;
 - 3) zarządzanie przepływem i pojemnością ruchu lotniczego.

3.2. Zapewnianie służb ruchu lotniczego

1. Służby ruchu lotniczego zapewnia się zgodnie z organizacją i klasyfikacją przestrzeni powietrznej FIR Warszawa oraz postanowieniami ujętymi w *Instrukcji*.
2. Z zastrzeżeniem pkt 7, w strefach TSA, TRA, TSA(D), TRA(D), ALFA, TANGO, TFR, rejonach EA, strefach typu D wyznaczonych nad poligonami lądowymi, morskimi i lotniczymi, na DOL i lądowiskach nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.
3. Za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami wykonywanymi w strefach TSA, TRA, TSA (D), TRA (D), TFR, ALFA, TANGO odpowiada właściwy organ systemu dowodzenia OP RP.
4. Ze względu na ograniczone możliwości stanowisk dowodzenia w zakresie zabezpieczenia operacji lotniczych realizowanych w MRT oraz z uwagi na szczególny charakter takich lotów – za utrzymanie parametrów lotu oraz przestrzeganie warunków bezpieczeństwa w lotach w MRT – odpowiada dowódca statku powietrznego (dowódca ugrupowania).
5. Za bezpieczeństwo i dowodzenie operacjami lotniczymi w strefach EA, strefach D oraz lądowiskach i DOL odpowiada organizator lotów.
6. Gdy wymaga tego charakter operacji lotniczych realizowanych w strefach EA i strefach D oraz lądowiskach, DOL lub innych miejscach startów i lądowań, organizator lotów może zdecydować o wyznaczeniu dodatkowego personelu, w celu ich zabezpieczenia oraz prowadzenia właściwej koordynacji i wymiany informacji o ruchu lotniczym z innymi organami ATS. Każdorazowo w takich przypadkach szczegółowe zasady wykonywania operacji lotniczych określa Szef SSRL SZ RP.
7. 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).
8. Organ ATC zapewnia służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej wyznaczonej nad lotniskiem wojskowym jako:
 - 1) MCTR/MTMA (CTR/TMA) – zgodnie z nadaną klasą przestrzeni powietrznej;

- 2) MATZ – zgodnie z zasadami określonymi dla przestrzeni powietrznej klasy D oraz wymogami ujętymi w podrozdziale 3.5.
9. 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) lub umowach operacyjnych.
10. W celu zapewnienia służb ruchu lotniczego na lotniskach zarządzanych przez polskie komponenty za granicą tworzy się struktury organizacyjne spełniające zadania przypisane organom ATS. Szczegółowe zasady funkcjonowania tych organów określa się w instrukcjach operacyjnych organów ATC i BOZ, które podlegają zatwierdzeniu przez dowódcę Polskiego Komponentu Lotniczego za granicą. Zasady szkolenia personelu ATC oraz procedurę nadawania właściwych dla organu ATC uprawnień kontrolera ruchu lotniczego określa się w UTP organu.
11. Udział polskiego personelu ATS w zapewnianiu służb ruchu lotniczego na lotniskach zarządzanych przez inne kraje odbywa się na podstawie zawartych umów międzynarodowych.

3.3. Wykorzystywanie elastycznych struktur przestrzeni powietrznej (ESPP)

1. Zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej oraz procedury zamawiania, aktywacji i wykorzystywania ESPP opracowuje instytucja w porozumieniu z SSRL SZ RP.
2. Opracowane procedury publikuje się w MIL AIP Polska i stosownych porozumieniach operacyjnych (LoA).
3. Za terminowe i zgodne z określonymi przez AMC Polska zasadami złożenie zamówienia na ESPP, ich aktywację oraz dezaktywację odpowiada organizator lotów.

3.4. Planowanie operacji lotniczych

1. 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.
2. Operacje lotnicze w MCTR i MTMA (CTR/TMA) wykonuje się na podstawie złożonego planu lotu.
3. Operacje lotnicze w MATZ i przestrzeni delegowanej organowi ATC na zasadach określonych w LoA wykonuje się na podstawie złożonego planu lotu lub zatwierdzonej przez organizatora lotów planowej tabeli lotów. W przypadku lotów na rozkaz, operacje lotnicze realizuje się na podstawie złożonego planu lotu.
4. Lot do stref TSA, TSA (D), TRA, TRA (D), EA oraz D i przelot między dowolnie wybranymi strefami TSA, TSA (D), TRA, TRA (D), EA, D oraz lot powrotny poza trasami TFR wymaga złożenia planu lotu.
5. Na loty AIR POLICING, SAR, MEDEVAC, FFR oraz HEMS nie wymaga się złożenia planu lotu.

6. Zasady wykonywania lotów w ramach misji *Air Policing* i przeciwdziałania zagrożeniom RENEGADE określają odrębne przepisy oraz stosowne porozumienia operacyjne (LoA).

3.5. Operacje lotnicze w MATZ/MCTR oraz w elementach przestrzeni powietrznej delegowanych organom ATC

1. Loty w MATZ/MCTR wykonuje się:

- 1) po spełnieniu wymagań dotyczących planowania operacji lotniczych wymienionych w podrozdziale 3.4.;
- 2) po uzyskaniu zezwolenia na lot od właściwego organu ATC;
- 3) z zachowaniem ciągłej, dwustronnej łączności radiowej z właściwym organem ATC;
- 4) jako loty IFR lub VFR według obowiązujących przepisów i ograniczeń z zastrzeżeniem pkt 2.

2. Loty wojskowych statków powietrznych, które w związku z ograniczeniami eksploatacyjnymi lub koniecznością realizacji programów szkolenia lotniczego nie spełniają wymogów ICAO w zakresie dotyczącym ich wykonywania, mogą być wykonywane wyłącznie jako loty OAT.

3. W celu realizacji zadań wynikających z prowadzonego szkolenia lotniczego oraz odizolowania ich od innych działań, w granicach MATZ/MCTR 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.

4. Loty BSP w MATZ/MCTR oraz elementach przestrzeni powietrznej delegowanych organom ATC mogą się odbywać wyłącznie w wyznaczonych strefach pilotażu na warunkach określonych przez właściwy organ ATC.

5. Loty w elementach przestrzeni powietrznej delegowanej organowi ATC na podstawie LoA wykonuje się zgodnie z zasadami ujętymi w pkt 1 lub według innych, opisanych w instrukcji operacyjnej organu ATC i wynikających z programów szkolenia lotniczego.

4. SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM W ATM

4.1. Przepisy ogólne

1. Zarządzanie systemem bezpieczeństwa ATM ma na celu zidentyfikowanie i dokonanie oceny możliwych do przewidzenia zagrożeń, w celu umożliwienia podjęcia odpowiednich działań profilaktycznych.
2. System zarządzania bezpieczeństwem (SMS, ang. *Safety Management System*) w ATM jest jednym z elementów funkcjonującego w Siłach Zbrojnych RP systemu bezpieczeństwa lotów i jego nadrzędnym celem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa w obszarze związanym z zarządzaniem ruchem lotniczym.
3. System zarządzania bezpieczeństwem w ATM obejmuje personel wszystkich komórek systemu zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP, wszystkich służb ATM, jak również personel powiązanych z nimi służb.
4. System zarządzania bezpieczeństwem w ATM ma na celu również podnoszenie świadomości personelu SZ RP w zakresie zgłaszania informacji o zagrożeniach, jak również rozpowszechniania doświadczeń pochodzących z ich badania i wyjaśniania.
5. Funkcjonujący w SZ RP system zarządzania bezpieczeństwem w ATM obejmuje:
 - 1) system zgłaszania zdarzeń lotniczych i innych zagrożeń bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym ATM/CNS (IZRL);
 - 2) badanie zdarzeń lotniczych;
 - 3) wyjaśnianie IZRL;
 - 4) ocenę i analizę ryzyka;
 - 5) przeglądy bezpieczeństwa;
 - 6) monitoring i promocję bezpieczeństwa.

4.2. System zgłaszania zdarzeń lotniczych i innych zagrożeń bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym ATM/CNS (IZRL)

1. W celu oceny poziomu bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym w lotnictwie SZ RP oraz podejmowania działań profilaktycznych zwiększających bezpieczeństwo stosuje się system zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL.
2. Celem systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL jest ciągle doskonalenie poziomu bezpieczeństwa poprzez wykrywanie braków i wprowadzanie odpowiednich działań profilaktycznych, jak również dostarczanie niezbędnej informacji do podjęcia niezwłocznych działań zapobiegających degradacji systemu i obniżenia bezpieczeństwa świadczonych służb ruchu lotniczego.
3. Informacje zawarte w zgłoszeniach zdarzeń lotniczych oraz IZRL muszą być odpowiednio chronione i nie będą wykorzystywane do celów innych niż utrzymanie lub poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego. W tym celu należy ograniczyć przepływ danych osobowych lub informacji pozwalających na identyfikację zgłaszającego lub innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń lotniczych i IZRL.

4. Proces zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL składa się z dwóch działających niezależnie od siebie systemów: systemu obowiązkowego oraz dobrowolnego.
5. W przypadku wystąpienia zdarzenia lotniczego lub IZRL lub w trakcie jego trwania uczestniczący w nim personel ATS jest zobowiązany do podjęcia natychmiastowych działań korygujących, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na wymaganym poziomie.
6. Niezgłoszenie przez personel ATS zaistniałego zdarzenia lotniczego lub IZRL, które podlega obowiązkowemu zgłoszeniu, skutkuje odsunięciem od wykonywania czynności lotniczych. Za odsunięcie/przywrócenie członka personelu ATS do wykonywania czynności lotniczych odpowiada szef Pionu SRL.
7. Zdarzenia lotnicze i IZRL zgłaszane są:
 - 1) w formie elektronicznej lub pisemnej (wypełnione czytelnie pismem drukowanym) z wykorzystaniem następujących formularzy:
 - a) „Zgłoszenia nieprawidłowości w ruchu lotniczym” (*Air Traffic Incident Report ATIR*) – załącznik 1 do *Instrukcji*,
 - b) „Zgłoszenia wtargnięcia na drogę startową” (*Runway Incursion*) – załącznik 2 do *Instrukcji*,
 - c) „Zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS” – załącznik 3 do *Instrukcji*, lub
 - 2) z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego.
8. System obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL
 - 1) Personel ATS zobowiązany jest do zgłaszania wszystkich niżej wymienionych okoliczności mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym lub mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.
 - 2) Kategorie zdarzeń lotniczych podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu to:
 - a) zdarzenia zakwalifikowane jako wypadek lotniczy:
 - *Mid Air Collision* – zderzenie w powietrzu,
 - *Controlled Flight Into Terrain (CFIT)* – zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym,
 - kolizja pomiędzy statkami powietrznymi na ziemi,
 - kolizja pomiędzy statkiem powietrznym na ziemi a pojazdem/osobą lub przeszkodami,
 - inne wypadki, w tym utrata sterowania w powietrzu z powodu wirów w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego oraz pojawienia się niebezpiecznych zjawisk pogody i warunków atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotu,
 - katastrofa lotnicza,
 - b) zdarzenia zakwalifikowane jako poważny incydent (zdarzenia bliskiej kolizji, gdy jeden statek powietrzny oraz inny statek powietrzny lub ziemia, pojazd, osoba albo obiekt są odbierane jako znajdujące się zbyt blisko siebie):
 - naruszenie minimalnej separacji,

- minimalne uniknięcie zderzenia z naturalnymi przeszkodami (near CFIT),
- wtargnięcie na drogę startową, którego konsekwencją było niemalże zderzenie ze statkiem powietrznym,
- starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, drogi kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub z innej niż droga startowa w użyciu,
- lądowanie lub próby lądowań na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzydzielonej drodze startowej,
- kolizja statków powietrznych niepowodująca skutków wypadku lotniczego,
- incydenty związane ze startem lub lądowaniem (incydenty w rodzaju przyziemienia przed progiem pasa startowego, przekroczenia pasa startowego lub zjechania z pasa startowego),

c) inne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym ATM/CNS (IZRL):

- operacyjne – wyszczególnione w załączniku 5 do *Instrukcji*,
- organizacyjne – wyszczególnione w załączniku 6 do *Instrukcji*,
- techniczne – wyszczególnione w załączniku 7 do *Instrukcji*.

- 3) Zgłoszenie, o którym mowa w ppkt 2, składa się niezwłocznie do szefa Pionu SRL.
- 4) Szef Pionu SRL po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ppkt 2 lit. a-b, przesyła je niezwłocznie do dowódcy jednostki wojskowej, któremu podlega, oraz do wiadomości:
 - a) Szefa SSRL SZ RP,
 - b) szefa właściwego wydziału/sekcji RL,
 - c) starszego inspektora BL jednostki wojskowej, w której kompetencji leży Pion SRL.
- 5) Po otrzymaniu zgłoszenia dowódca jednostki wojskowej (lub osoba przez niego upoważniona) niezwłocznie powiadamia Przewodniczącego KBWL LP oraz inne osoby na zasadach opisanych w odrębnych przepisach.
- 6) Przewodniczący KBWL LP po otrzymaniu zgłoszenia dokonuje jego kwalifikacji. W przypadku niezakwalifikowania zgłoszenia – jako zdarzenia lotniczego – Przewodniczący KBWPL LP informuje o tym Szefa SSRL SZRP. Zgłoszenia niezakwalifikowane jako zdarzenie lotnicze Szef SSRL SZ RP przesyła do rozpatrzenia przez dowódcę jednostki wojskowej właściwej dla zgłaszającego.
- 7) Szef Pionu SRL po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ppkt 2 lit. c, przesyła je niezwłocznie do Szefa SSRL SZ RP oraz do wiadomości:
 - a) szefa oddziału BL DG RSZ,
 - b) dowódcy jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL,
 - c) szefa właściwego wydziału/sekcji RL,
 - d) starszego inspektora BL jednostki wojskowej, w której kompetencji leży Pion SRL.

9. Zgłoszenia dobrowolne

- 1) Dobrowolny system zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL umożliwia zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji, w której składający meldunek był zaangażowany, lub której był świadkiem, a którą uznał za rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub możliwości zapewnienia bezpiecznej usługi ATM.
- 2) Zgłoszenie zdarzenia lotniczego lub IZRL jest dobrowolnym działaniem personelu ATS niewynikającym z obowiązujących przepisów podczas pracy na stanowisku operacyjnym.
- 3) Szef Pionu SRL, we współpracy z pionem BL macierzystej jednostki, organizuje właściwy, zapewniający anonimowość i poufność system zbierania zgłoszeń dobrowolnych.
- 4) Zgłoszenie zdarzenia lotniczego lub IZRL w systemie dobrowolnym odbywa się przez wypełnienie formularza „Zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS” lub przesłanie informacji o zdarzeniu lotniczym, lub IZRL z wykorzystaniem systemu teleinformatycznego.
- 5) Zgłoszenie zdarzenia lotniczego lub IZRL w systemie dobrowolnym przesyłane jest bezpośrednio do Szefa SSRL SZ RP.
- 6) Dane osoby przekazującej zgłoszenie dobrowolne są chronione przez Szefa SSRL SZ RP przez ich anonimizację.
- 7) Zgłoszenia złożone jako anonimowe nie podlegają rozpatrzeniu.

4.3. Badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie innych zagrożeń bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS)

1. Badanie zdarzeń lotniczych, o których mowa w podrozdziale 4.2. pkt 8 ppkt 2 lit. a-b, prowadzą komisje badania zdarzeń lotniczych zgodnie z odrębnymi przepisami.
2. Personel ATS uczestniczy w badaniach zdarzeń lotniczych, biorąc udział w pracach komisji wskazanych w pkt 1.
3. Badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie IZRL ma na celu zapobieganie wypadkom lub incydentom, a nie poszukiwanie winy lub odpowiedzialności za zdarzenia.
4. Na proces badania zdarzeń lotniczych i wyjaśniania IZRL składa się zbieranie, rejestrowanie i analizowanie materiałów zawierających istotne informacje do ustalenia okoliczności, ich przebiegu i przyczyn zdarzenia oraz opracowanie zaleceń profilaktycznych. Personel zaangażowany w badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie IZRL ma spełniać wyłącznie funkcję badawczą i nie pełni funkcji dyscyplinarnej.
5. Każda osoba składająca zgłoszenie, jeżeli o to się zwróciła i przekazała swoje dane kontaktowe, będzie informowana o rozpoczęciu badania oraz o wyniku prowadzonego badania z uwzględnieniem interesu Sił Zbrojnych.
6. IZRL są wyjaśniane na zasadach określonych w dokumentach wewnętrznych jednostek lotniczych.
7. Decyzję o przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego IZRL określonych w podrozdziale 4.2. pkt 8 ppkt 2 lit. c podejmuje Szef SSRL SZ RP po wstępnej analizie.

8. W przypadku decyzji o przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, Szef SSRL SZ RP wyznacza spośród personelu SSRL SZ RP osobę odpowiedzialną za jego przeprowadzenie, zwaną dalej inspektorem prowadzącym oraz powiadamia dowódcę właściwej jednostki wojskowej o rozpoczęciu postępowania.
9. W przypadku gdy zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów IZRL, Szef SSRL SZ RP przesyła zgłoszenie do dowódcy jednostki wojskowej, w której ono zaistniało, w celu podjęcia decyzji o dalszym działaniu w przedmiotowej sprawie.
10. W wymagających tego przypadkach inspektor prowadzący zwraca się do dowódcy jednostki wojskowej o pomoc i wyznaczenie do udziału w postępowaniu wyjaśniającym osób posiadających kwalifikacje niezbędne do wyjaśnienia przyczyn zaistniałego IZRL.
11. Inspektor prowadzący jest uprawniony do:
 - 1) zebrania, przygotowania i opracowania materiałów dotyczących zaistniałego IZRL;
 - 2) występowania do personelu ATS oraz innych komórek organizacyjnych SZ RP z prośbą o przedstawienie wyjaśnień dotyczących zaistniałego IZRL;
 - 3) formułowania wniosków do przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego;
 - 4) formułowania zaleceń bezpieczeństwa;
 - 5) opracowania raportu końcowego z postępowania wyjaśniającego.
12. Po otrzymaniu zgłoszenia IZRL, inspektor prowadzący kierując się własną wiedzą i doświadczeniem, zbiera dodatkowe materiały dowodowe związane z zaistniałym zdarzeniem. Mogą nimi być:
 - 1) notatki służbowe;
 - 2) raporty, meldunki;
 - 3) depeche ATS, NOTAM-y, SNOWTAM-y;
 - 4) nagrania radiowo-telefoniczne;
 - 5) nagrania zobrazowania radarowego;
 - 6) udokumentowane informacje z przeprowadzonych rozmów z zainteresowanymi osobami;
 - 7) udokumentowane obserwacje własne, w szczególności: notatki, zdjęcia, nagrania;
 - 8) dokumenty dotyczące obsady stanowisk, w szczególności: harmonogramy pracy, Daily Log;
 - 9) informacje z rejestru personelu ATS, w szczególności: daty ważności posiadanych uprawnień, odbyte szkolenia, protokoły z przeprowadzonych ocen;
 - 10) informacje z innych źródeł.
13. Inspektor prowadzący w ramach prowadzonego postępowania wyjaśniającego powinien przeprowadzić rozmowę z uczestnikiem/uczestnikami IZRL, którzy jednocześnie są zobowiązani do udzielenia wszelkich wyjaśnień, w tym również do sporządzenia odpowiedniej notatki lub meldunku.
14. Po zebraniu materiałów inspektor prowadzący dokonuje analizy krytycznej zebranych dowodów, w celu zrekonstruowania IZRL oraz ustalenia jego okoliczności i przyczyn.

15. Jeżeli w trakcie przeprowadzanego postępowania wyjaśniającego inspektor prowadzący stwierdzi poważne naruszenie bezpieczeństwa, niezwłocznie informuje o tym Szefa SSRL SZ RP oraz dowódcę właściwej jednostki wojskowej, który podejmuje stosowne działania skutkujące przekazaniem informacji do Przewodniczącego KBWL LP.
16. Wnioski wynikające z wyjaśnienia IZRL powinny być oparte na wyodrębnionych danych faktycznych, pochodzących z rekonstrukcji oraz jego analizy.
17. Po zakończeniu prowadzonego postępowania w sprawie inspektor prowadzący sporządza raport końcowy z postępowania wyjaśniającego.
18. Raport końcowy z postępowania wyjaśniającego powinien zawierać:
 - 1) ogólne dane dotyczące IZRL, w tym:
 - a) czas i miejsce zdarzenia,
 - b) rodzaj zgłoszenia,
 - c) dane uczestników zdarzenia;
 - 2) przebieg i okoliczności zdarzenia;
 - 3) przyczynę zdarzenia;
 - 4) wnioski;
 - 5) zalecenia bezpieczeństwa (profilaktyka).
19. Raport końcowy z postępowania wyjaśniającego zatwierdza Szef SSRL SZ RP.
20. Raport końcowy z postępowania wyjaśniającego jest przekazywany do jednostki wojskowej, w której wygenerowano zgłoszenie w celu zapoznania z nim zgłaszającego.
21. W celu właściwej profilaktyki raport końcowy z postępowania wyjaśniającego, po anonimizacji, przedstawia się na posiedzeniu ZBL jednostki wojskowej, w której zaistniało IZRL. Raport może zostać przekazany do innych komórek organizacyjnych, aby się z nim zapoznano.

4.4. Ocena i analiza ryzyka

1. Ocena i analiza ryzyka to proces mający na celu ocenę i analizę wpływu zmian wprowadzanych do systemu zarządzania ruchem lotniczym na bezpieczeństwo funkcjonowania tego systemu i określenie, czy oszacowane w tym procesie ryzyko jest akceptowalne.
2. Ocena i analiza ryzyka dotyczy wszystkich zmian wprowadzanych do systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz zmian mogących mieć wpływ na ten system.
3. Ocenę i analizę ryzyka przeprowadza Zespół Bezpieczeństwa Lotów (ZBL) w jednostce lotniczej, w skład którego wchodzi personel powołany rozkazem dowódcy jednostki wojskowej.
4. W celu wykonania oceny i analizy ryzyka skład Zespołu Bezpieczeństwa Lotów (ZBL) powinien być uzupełniony o personel posiadający wymagane doświadczenie z zakresu właściwego dla obszaru przeprowadzanej analizy.

5. Szczegółowy sposób postępowania ZBL w zakresie związanym z przeprowadzaną oceną i analizą ryzyka, uwzględniający zakres wymaganych kompetencji, obowiązków, odpowiedzialności personelu uczestniczącego w ocenie i analizie ryzyka, określają odrębne przepisy.

4.5. Przeglądy bezpieczeństwa

1. Przeglądy bezpieczeństwa to systematyczne, doraźne i ciągłe analizy prowadzone w celu zalecenia (o ile zostaną stwierdzone nieprawidłowości) – usprawnień, zapewnienia bezpieczeństwa bieżącej działalności oraz potwierdzenia zgodności ze stosownymi w systemie zarządzania ruchem lotniczym częściami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).
2. Przeglądy bezpieczeństwa są wykonywane w celu informowania przełożonych o aktualnym poziomie bezpieczeństwa bieżącej działalności, promowania najlepszych praktyk, ciągłego doskonalenia poprzez rekomendowanie działań korygujących i zapobiegawczych, oraz sprawdzenia, czy wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) działa skutecznie i efektywnie.
3. Za realizację przeglądów bezpieczeństwa w komórkach organizacyjnych systemu zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP odpowiada Szef SSRL SZ RP.
4. Przeglądy bezpieczeństwa są realizowane przy użyciu właściwych metod, takich jak: inspekcje, przeglądy dokumentacji, przeglądy opinii personelu.
5. Przeglądy bezpieczeństwa przeprowadzane są zgodnie z zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP harmonogramem na dany rok kalendarzowy.
6. Przeglądy bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym mogą być realizowane równoległe z kontrolami komórek Bezpieczeństwa Lotów.
7. Przegląd bezpieczeństwa przeprowadza powołany przez Szefa SSRL SZ RP zespół.
8. Po przeprowadzonym przeglądzie bezpieczeństwa zespół sporządza raport, który podlega zatwierdzeniu przez Szefa SSRL SZ RP. Raport powinien zawierać:
 - 1) Opis;
 - 2) ewentualne rekomendacje;
 - 3) zalecenia bezpieczeństwa – gdy konieczne.
9. W przypadku stwierdzenia takiej konieczności, na podstawie wyników przeprowadzonego przeglądu bezpieczeństwa, Szef SSRL SZ RP może podjąć decyzję o wydaniu zalecenia bezpieczeństwa.
10. Wyróżnia się dwa rodzaje przeglądów bezpieczeństwa:
 - 1) okresowe – obejmujące szeroki zakres działań i przeprowadzane zgodnie z ustalonym harmonogramem;
 - 2) celowe – obejmujące wybrany wycinek działalności i przeprowadzane doraźnie.
11. Okresowe przeglądy bezpieczeństwa

- 1) Każda komórka organizacyjna systemu zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych RP powinna zostać poddana okresowemu przeglądowi bezpieczeństwa przynajmniej raz na 4 lata.
 - 2) O terminie okresowego przeglądu bezpieczeństwa zawiadamia się nie później niż na 14 dni przed jego planowaną realizacją.
 - 3) W trakcie okresowego przeglądu bezpieczeństwa badane jest:
 - a) spełnianie obowiązujących przepisów międzynarodowych, krajowych oraz wewnętrznych,
 - b) realizacja zaleceń bezpieczeństwa,
 - c) realizacja rekomendacji z wcześniejszych przeglądów bezpieczeństwa,
 - d) realizacja zaleceń wynikających z badania zdarzeń lotniczych,
 - e) realizacja wniosków poaudytowych i pokontrolonych,
 - f) realizacja wniosków z badanych zdarzeń lotniczych oraz IZRL.
12. Celowe przeglądy bezpieczeństwa
- 1) Celowe przeglądy bezpieczeństwa mogą być przeprowadzane w sytuacji, gdy:
 - a) z innego przeglądu bezpieczeństwa wynika, że jakiś obszar wymaga dogłębnego zbadania,
 - b) następuje zwiększenie liczby zgłaszanych zdarzeń dotyczących danej komórki organizacyjnej systemu zarządzania ruchem lotniczym,
 - c) zostają zidentyfikowane obszary o zwiększonym ryzyku incydentów i wypadków w ruchu lotniczym,
 - d) występuje konieczność zbadania realizacji zalecenia wystawionego po zbadaniu incydentów w ruchu lotniczym,
 - e) występuje konieczność zbadania realizacji zalecenia bezpieczeństwa wystawionego przez Szefa SSRL SZ RP,
 - f) zewnętrzny audyt wykaże istotne nieprawidłowości w funkcjonowaniu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS),
 - g) na wniosek wyższych przełożonych.
 - 2) Przegląd celowy jest zapowiedziany, jednak może być niezaplanowany w harmonogramie na dany rok kalendarzowy.
 - 3) Przegląd celowy bada przyczyny występujących/zgłoszonych nieprawidłowości.

4.6. Monitoring i promocja bezpieczeństwa

1. Monitorowanie bezpieczeństwa to systematyczne działania podjęte w celu wykrycia zmian mających wpływ na system zarządzania ruchem lotniczym, ukazujące, że akceptowalny lub tolerowany poziom bezpieczeństwa może zostać osiągnięty, stanowiące jeden z elementów oceny stanu bezpieczeństwa lotów w SZ RP.

2. Promowanie idei bezpieczeństwa to określenie środków, za pomocą których zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości, w celu zapewnienia „kultury bezpieczeństwa w pracy organizacji”.
3. Monitoring bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym realizowany jest przez SSRL SZ RP poprzez zbieranie i analizę danych dotyczących:
 - 1) zarejestrowanych zdarzeń lotniczych i IZRL;
 - 2) zdarzeń zgłoszonych, badanych i sklasyfikowanych przez komisje badające zdarzenia;
 - 3) postępowań wyjaśniających IZRL;
 - 4) przeprowadzonych analiz i badań ryzyka dotyczących zmian wprowadzonych do systemu ATM;
 - 5) liczby i rodzaju przeprowadzonych przeglądów bezpieczeństwa;
 - 6) wydanych i zrealizowanych rekomendacji z przeglądów bezpieczeństwa;
 - 7) zaleceń bezpieczeństwa wydawanych przez SSRL SZ RP;
 - 8) działań profilaktycznych wydawanych przez komórki Bezpieczeństwa Lotów oraz komisje badające zdarzenia.
4. Szef SSRL SZ RP, na podstawie danych, o których mowa w pkt 3, do dnia 20 stycznia i do dnia 20 lipca każdego roku opracowuje półroczne raporty o stanie bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP, w których identyfikowane są obszary i rodzaje zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
5. Raport o stanie bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP przesyłany jest do Inspektora Sił Powietrznych oraz Szefa Inspektoratu MON ds. BL.
6. Promocja bezpieczeństwa realizowana jest przez SSRL SZ RP poprzez przekazywanie wszystkim komórkom organizacyjnym systemu zarządzania ruchem lotniczym informacji zbiorczej w zakresie związanym z funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w ATM. Informacja ta uwzględnia:
 - 1) wnioski wynikające z badania zdarzeń lotniczych, wyjaśniania IZRL mające wpływ na bezpieczeństwo oraz inne działania w zakresie bezpieczeństwa;
 - 2) wyciągi z okresowych raportów o stanie bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym;
 - 3) materiały oraz publikacje z zakresu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

5. ORGANY KONTROLI RUCHU LOTNICZEGO

5.1. Podległość służbowa i merytoryczna

1. W zależności od zadań realizowanych przez jednostkę wojskową, w ramach Pionu SRL, wyznacza się następujące organy ATC:
 - 1) organ kontroli lotniska (TWR) – odpowiedzialny za zapewnienie służby kontroli lotniska, służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze w MCTR, MATZ lub wyznaczonej części MATZ w określonych granicach pionowych i poziomych. W skład organu kontroli lotniska (TWR) wchodzi następujący personel operacyjny:
 - a) kontroler lotniska (kontroler TWR),
 - b) asystent kontrolera ruchu lotniczego,
 - c) kontroler ruchu naziemnego (kontroler GND);
 - 2) organ kontroli zbliżania (APP) – odpowiedzialny za zapewnienie służby kontroli zbliżania, służby informacji powietrznej i służby alarmowej dla załóg statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze w MTMA lub wyznaczonej części MATZ w określonych granicach pionowych i poziomych. W skład organu kontroli zbliżania (APP) wchodzi następujący personel operacyjny:
 - a) kontroler zbliżania (kontroler APP),
 - b) asystent kontrolera ruchu lotniczego,
 - c) kontroler precyzyjnego podejścia (kontroler PAR).
2. Pomiędzy organami ATC nie występuje podległość służbowa, a zasady współpracy operacyjnej są zgodne z *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym* i opisane są w INOP danego organu ATC.
3. Personel wykonujący czynności lotnicze na stanowisku operacyjnym ma obowiązek stosowania się zarówno do instrukcji operacyjnej organu ATC, jak również do zarządzeń i wytycznych dotyczących pracy operacyjnej wydawanych przez Szefa SSRL SZ RP.

5.2. Przestrzeń odpowiedzialności

1. Organy ATC zapewniają służby ruchu lotniczego w przestrzeniach wyznaczonych jako:
 - 1) organ kontroli lotniska (TWR):
 - a) CTR/MCTR w określonych granicach pionowych i poziomych, lub
 - b) MATZ lub jego wyznaczona część w określonych granicach pionowych i poziomych;
 - 2) organ kontroli zbliżania (APP):
 - a) TMA/MTMA w określonych granicach pionowych i poziomych, lub
 - b) wyznaczona część MATZ w określonych granicach pionowych i poziomych.
2. Granice pionowe przestrzeni odpowiedzialności organu kontroli zbliżania muszą uwzględniać wyznaczone wartości MVA dla tej przestrzeni.

3. Przestrzenią odpowiedzialności organów kontroli lotniska i organów kontroli zbliżania mogą być również przestrzenie powietrzne delegowane na podstawie stosownych porozumień operacyjnych (LoA).
4. Delegacja zapewnianych służb ruchu lotniczego pomiędzy organami TWR i APP następuje na warunkach określonych podczas bezpośredniej koordynacji pomiędzy tymi organami. Szczegółowe zasady delegacji służb ruchu lotniczego określa się w INOP organu ATC.
5. Organ ATC zapewnia w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności służby ruchu lotniczego z zastrzeżeniem, że:
 - 1) w MCTR/MTMA służby te będą zapewniane zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej;
 - 2) w MATZ, wyznaczonej części MATZ oraz przestrzeniach powietrznych delegowanym organom ATC na podstawie LoA z zastrzeżeniem podrozdziału 3.5. pkt 5:
 - a) lotom IFR:
 - zapewnia się separację od innych lotów IFR oraz lotów specjalnych VFR,
 - zapewnia się informację o ruchu VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji,
 - organ APP zapewnia radarową służbę kontroli ruchu lotniczego wyłącznie statkom powietrznym znajdującym się na lub powyżej MVA określonej w INOP APP,
 - b) lotom VFR:
 - zapewnia się informację o ruchu IFR/VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji,
 - zapewnia się separację pomiędzy lotami specjalnymi VFR (dotyczy organu kontroli lotniska),
 - radarową służbę informacji powietrznej zapewnia się przez organ APP wyłącznie zidentyfikowanym statkom powietrznym.

5.3. Ogólne zasady pracy na stanowiskach operacyjnych

1. Organy ATC prowadzą działalność w oddzielnych pomieszczeniach operacyjnych znajdujących się w budynku LOSRL, które powinny być zabezpieczone przed dostępem osób postronnych.
2. Prawo wstępu do pomieszczeń operacyjnych posiada: dowódca jednostki wojskowej, w którego kompetencji leżą: Pion SRL oraz osoby przez niego upoważnione, personel Pionu SRL, personel SSRL SZ RP oraz personel służb organizacji lotów. Obecność osób w pomieszczeniach operacyjnych nie może pogarszać warunków pracy organu ATC.
3. Czynności lotnicze na stanowiskach operacyjnych w organie ATC wykonywane są wyłącznie przez personel ATC:
 - 1) posiadający aktualne uprawnienia w zakresie sprawowania ATS w określonej przestrzeni powietrznej;
 - 2) posiadający ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 3) spełniający wymóg kompetencji w zakresie posiadanych uprawnień;

- 4) ujęty w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej;
 - 5) którego stan psychofizyczny umożliwia wykonywanie czynności lotniczych.
4. W trakcie wykonywania obowiązków na stanowisku operacyjnym organu ATC, kontroler ruchu lotniczego jest jedyną kompetentną osobą odpowiedzialną za zapewnienie właściwych ATS w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności. W tym czasie nie może podlegać żadnej bezpośredniej lub pośredniej presji, wymuszeniom lub naciskom osób trzecich ani innym działaniom, sprzecznym z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego oraz procedurami żeglugi powietrznej lub mogącymi mieć wpływ na zmniejszenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.
 5. Kontroler ruchu lotniczego wykonujący obowiązki na stanowisku operacyjnym upoważniony jest do odmowy podjęcia działania sprzecznego z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego i procedurami służb żeglugi powietrznej, do którego był nakłaniany, wszystkim osobom niezależnie od stopnia wojskowego oraz statusu. Każde takie zdarzenie podlega obowiązkowemu zgłoszeniu w formie „Zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS” (załącznik 3 do *Instrukcji*).
 6. Do wykonywania obowiązków w organie ATC wyznacza się personel rozkazem dziennym dowódcy jednostki wojskowej z zastrzeżeniem, że wyznaczona osoba:
 - 1) posiada ważne uprawnienia kontrolera ruchu lotniczego (praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego) w danym organie ATC wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień;
 - 2) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 3) spełnia wymóg kompetencji w zakresie posiadanych, wymaganych do pracy na danym stanowisku operacyjnym, uprawnień (zgodnie z rozdziałem 9).
 4. Szczegółowy zakres obowiązków personelu organu ATC oraz szczegółowe procedury operacyjne określają instrukcje operacyjne (INOP):
 - 1) organu kontroli lotniska (TWR);
 - 2) organu kontroli zbliżania (APP).
 7. W czasie pracy na stanowiskach operacyjnych organów ATC zabrania się wykonywania czynności niezwiązanych bezpośrednio z zapewnianiem służb ruchu lotniczego.
 8. Zabrania się członkom personelu ATC oraz kandydatom odbywającym szkolenie w celu uzyskania uprawnień 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;
 - 3) przyjmują lub stosują przepisane lub nieprzepisane leki, które mogą uniemożliwić im bezpieczne korzystanie z praw wynikających z posiadanych uprawnień;
 - 4) są poddawani leczeniu medycznemu, chirurgicznemu lub innemu leczeniu, które może uniemożliwić im bezpieczne korzystanie z praw wynikających z posiadanych uprawnień.

9. Procedury postępowania członka personelu ATC oraz Szefa Pionu SRL w przypadku nagłej niedyspozycji członka personelu ATC w trakcie wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym określa się w INOP organu ATC. Opisana procedura powinna obejmować przypadki:
 - 1) braku możliwości dokonania zmiany na stanowisku operacyjnym;
 - 2) pracy z wykorzystaniem połączonych stanowisk operacyjnych.
10. Jeżeli z orzeczenia lotniczo-lekarskiego wynika obowiązek wykonywania czynności lotniczych tylko przy użyciu szkieł (soczewek) korekcyjnych, członek personelu ATC musi posiadać podczas wykonywania tych czynności zapasowe szkła (soczewki) korekcyjne.
11. System czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego w organach ATC, w tym maksymalny czas wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym bez przerwy, określa się w instrukcji operacyjnej organu ATC.
12. Fakt przekroczenia czasu wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym podlega zgłoszeniu w formie pisemnego meldunku do Szefa SSRL SZ RP (do wiadomości dowódcy jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL), z uwzględnieniem daty, stanowiska operacyjnego (organu ATC), liczby dodatkowo przepracowanych godzin na stanowisku operacyjnym oraz przyczyny.
13. Stosowanie frazeologii lotniczej:
 - 1) personel organów ATC stosuje procedury łączności lotniczej zgodnie z Załącznikiem 10 do *Konwencji – Łączność lotnicza*, tom II, *Procedury Telekomunikacyjne*;
 - 2) personel organów ATC stosuje zwroty frazeologiczne zgodnie z *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym* oraz z *Podręcznikiem radiotelefonicznej frazeologii lotniczej, Doc 9432*;
 - 3) zezwala się na stosowanie innych zwrotów frazeologicznych niż zawarte w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym* oraz w *Podręczniku radiotelefonicznej frazeologii lotniczej, Doc 9432* – pod warunkiem opisanie zasad ich stosowania w INOP organu ATC oraz – gdy jest to zasadne – w MIL AIP Polska.
14. Czas w organach służb ruchu lotniczego
 - 1) organy ATC stosują uniwersalny czas skoordynowany (UTC);
 - 2) zegary na stanowiskach operacyjnych wskazują czas w godzinach, minutach i sekundach, zapewniając dokładność wskazań ± 30 sekund do UTC oraz ± 1 sekunda w przypadku wykorzystywania linii przesyłania danych;
 - 3) czas przekazywany załodze statku powietrznego podaje się z dokładnością do najbliższej minuty.

5.4. Obowiązki personelu ATC na stanowiskach operacyjnych

1. Kontroler lotniska (kontroler TWR):

- 1) kontroler TWR odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych znajdujących się w jego przestrzeni odpowiedzialności zgodnie z posiadanymi uprawnieniami;
- 2) do zadań kontrolera TWR należy:
 - a) zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego (służba kontroli lotniska),
 - b) zapewnianie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych,
 - c) zapewnianie służby alarmowej poprzez zawiadamianie o statkach powietrznych potrzebujących pomocy organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby,
 - d) znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - e) bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - f) znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC,
 - g) 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 RENEGADE,
 - h) prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - i) raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym.

2. Kontroler ruchu naziemnego (GND):

- 1) kontroler GND odpowiada za kontrolę ruchu statków powietrznych, pojazdów oraz pieszych poruszających się po polu manewrowym lotniska z wyłączeniem drogi startowej (RWY);
- 2) do zadań kontrolera GND należy:
 - a) zapewnianie uporządkowanego, bezkolizyjnego i sprawnego przepływu ruchu statków powietrznych i pojazdów na polu manewrowym lotniska,
 - b) zapewnianie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych,
 - c) zapewnianie służby alarmowej poprzez zawiadamianie o statkach powietrznych potrzebujących pomocy organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby,
 - d) znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - e) znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC,

- f) 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 RENEGADE,
- g) bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
- h) prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
- i) raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym.

3. Kontroler zbliżania (kontroler APP):

- 1) kontroler APP odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i służby alarmowej w odniesieniu do wszystkich statków powietrznych znajdujących się w jego przestrzeni odpowiedzialności, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami;
- 2) do obowiązków kontrolera APP należy:
 - a) zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do części lotów kontrolowanych związanych z przylotem i odlotem (służba kontroli zbliżania),
 - b) zapewnianie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania operacji lotniczych,
 - c) zapewnianie służby alarmowej poprzez zawiadamianie o statkach powietrznych potrzebujących pomocy organu odpowiedzialnego za uruchomienie systemu ratownictwa lotniczego i współdziałanie z tym organem w razie potrzeby,
 - d) znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
 - e) znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC,
 - f) bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - g) 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 RENEGADE,
 - h) prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - i) raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym.

4. Kontroler radarowego podejścia precyzyjnego (kontroler PAR):

- 1) kontroler PAR odpowiada za kontrolę lotu statku powietrzego wykonującego podejście do lądowania z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia;
- 2) do obowiązków kontrolera PAR należy:
 - a) kontrola lotu statku powietrzego 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,

- b) znajomość lokalnych procedur operacyjnych,
- c) bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
- d) znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w sektorze podejścia końcowego i przekazywanie ich załogom statków powietrznych,
- e) na żądanie załogi przekazywanie instrukcji odlotu po nieudanym podejściu lub każdorazowo w przypadku jej zmiany, w stosunku do opublikowanej w karcie podejścia,
- f) prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
- g) raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym.

5. Instruktor szkolenia operacyjnego (OJTI):

- 1) instruktor szkolenia operacyjnego (OJTI) odpowiada za nadzór nad bieżącą pracą i szkoleniem kandydata odbywającego szkolenie w jednostce; do jego obowiązków należą:
 - a) realizacja zapisów planu szkolenia w jednostce (UTP),
 - b) prowadzenie szkoleń specjalistycznych i uzupełniających w zakresie wiedzy teoretycznej, w ramach etapu szkolenia przygotowawczego,
 - c) nadzór nad praktyką kandydata na stanowisku operacyjnym podczas etapu szkolenia operacyjnego,
 - d) nadzór nad przebiegiem szkolenia kandydata, monitorowanie postępów w nauce oraz okresowa ocena umiejętności kandydata,
 - e) prowadzenie dokumentacji szkoleniowej,
- 2) szczegółowe zadania instruktora szkolenia operacyjnego określa plan szkolenia w jednostce (UTP);
- 3) instruktor nadzorujący praktykę na stanowisku operacyjnym bierze pełną odpowiedzialność za wszystkie działania praktykanta podczas sesji szkoleniowej i tym samym odpowiada za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego w określonej przestrzeni powietrznej, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

6. Instruktor szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI):

- 1) Instruktor szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI) odpowiada za nadzór nad szkoleniem kandydata na szkoleniowym urządzeniu symulacji ruchu lotniczego;
- 2) szczegółowe obowiązki instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI) określa instrukcja szkolenia ośrodka szkolenia.

7. Asystent kontrolera ruchu lotniczego (akrl):

- 1) asystent kontrolera ruchu lotniczego współpracuje z kontrolerem ruchu lotniczego (TWR, APP lub PAR), wykonując czynności pomocnicze na rzecz sprawowanych służb ruchu lotniczego;
 - 2) na stanowisko asystenta kontrolera ruchu lotniczego może zostać wyznaczony:
 - a) kontroler ruchu lotniczego,
 - b) kontroler ruchu lotniczego nie spełniający wymogu kompetencji w zakresie posiadanych uprawnień,
 - c) kandydat na kontrolera ruchu lotniczego – po spełnieniu wymagań określonych w planie szkolenia w jednostce (UTP),
 - d) inna osoba, niż wymienione w lit. a–c, odpowiednio przeszkolona z zakresu wiedzy przewidzianego w planie szkolenia w jednostce (UTP);
 - 3) szczegółowe obowiązki asystenta kontrolera ruchu lotniczego określa instrukcja operacyjna organu ATC.
8. Szef zmiany TWR/APP (*TWR/APP Watch Supervisor*):
- 1) Szef zmiany TWR/APP to wyznaczony kontroler ruchu lotniczego pełniący bezpośredni nadzór nad pracą operacyjną personelu ATS w organie kontroli lotniska/zbliżania.
 - 2) Do obowiązków szefa zmiany TWR/APP należy:
 - a) ustalanie obsady stanowisk operacyjnych,
 - b) nadzór nad pracą personelu ATC,
 - c) koordynacja działań w sytuacjach anormalnych i awaryjnych oraz podczas awarii technicznych,
 - d) znajomość aktualnych i prognozowanych warunków atmosferycznych w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC,
 - e) bieżąca koordynacja z cywilnymi i wojskowymi organami ATS,
 - f) 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 RENEGADE,
 - g) współpraca z personelem służb organizacji lotów,
 - h) prowadzenie dokumentacji obowiązującej na stanowisku operacyjnym,
 - i) raportowanie zdarzeń w ruchu lotniczym,
 - 3) szczegółowe obowiązki szefa zmiany TWR/APP określa instrukcja operacyjna organu ATC.

5.5. Służba kontroli lotniska (TWR)

1. Służba kontroli lotniska zapewniana jest na polu manewrowym lotniska oraz w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności przez organ kontroli lotniska (TWR).
2. Organ kontroli lotniska udziela statkom powietrznym znajdującym się pod jego kontrolą zezwoleń, instrukcji i informacji w celu osiągnięcia i utrzymania bezpiecznego,

uporządkowanego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego oraz zapobiegania kolizjom między:

- 1) statkami powietrznymi wykonującymi operacje lotnicze w przestrzeni powietrznej organu kontroli lotniska, włącznie z lotami w kręgach nadlotniskowych;
 - 2) statkami powietrznymi poruszającymi się na polu manewrowym;
 - 3) lądującymi i startującymi statkami powietrznymi;
 - 4) statkami powietrznymi a pojazdami na polu manewrowym;
 - 5) statkami powietrznymi na polu manewrowym a przeszkodami znajdującymi się na tym polu.
3. W organie kontroli lotniska (TWR), w zależności od potrzeb, ustanawia się następujące stanowiska operacyjne:
- 1) stanowisko operacyjne kontrolera lotniska (kontroler TWR);
 - 2) stanowisko operacyjne kontrolera ruchu naziemnego (kontroler GND) – uruchamiane ze względów operacyjnych;
 - 3) stanowisko operacyjne asystenta kontrolera ruchu lotniczego (akrl);
 - 4) stanowisko operacyjne szefa zmiany TWR (*TWR Watch Supervisor*) – uruchamiane ze względów operacyjnych.
4. Zezwala się na łączenie i rozdzielanie stanowisk operacyjnych w organie kontroli lotniska w sposób opisany w INOP organu kontroli lotniska.
5. Służba kontroli lotniska sprawowana jest zgodnie z przepisami zawartymi w *PL 4444 Procedure Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*. Dodatkowe procedury i przepisy wynikające z charakteru i specyfiki lotnictwa wojskowego publikuje się w INOP TWR oraz – gdy jest to zasadne – w MIL AIP Polska.
6. W sytuacjach gdy uprawnienia kontrolera TWR nie obejmują kontroli z wykorzystaniem radaru, radar dozoru stosuje się w służbie kontroli lotniska wyłącznie w celu spełnienia następujących funkcji:
- 1) monitorowania toru lotu statków powietrznych w pobliżu lotniska i na podejściu końcowym;
 - 2) informowania o obserwowanym innym ruchu znajdującym się na kursie kolidującym z torem lotu zidentyfikowanego statku powietrznego oraz sugestii lub rad dotyczących omijania;
 - 3) informowania o miejscu występowania niebezpiecznych zjawisk pogody, o ile zobrazowanie radaru dozoru zapewnia taką informację;
 - 4) przekazywania informacji istotnych dla załogi statku powietrznego w prowadzeniu nawigacji.

5.6. Służba kontroli zbliżania (APP)

1. Służba kontroli zbliżania zapewniana jest w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności przez organ kontroli zbliżania (APP) jako:

- 1) służba z użyciem radaru – radarowa służba kontroli zbliżania;
- 2) służba bez użycia radaru – proceduralna służba kontroli zbliżania.
2. Organ kontroli zbliżania odpowiada za zapewnienie służb ruchu lotniczego dla statków powietrznych przylatujących lub odlatujących z jednego lub więcej lotnisk znajdujących się w przestrzeni odpowiedzialności, lub którym wydano zezwolenie na wykonanie lotu w tej przestrzeni – stosownie do potrzeb wynikających ze specyfiki szkolenia lotniczego.
3. Służba kontroli zbliżania jest zapewniana przez jedno lub kilka stanowisk operacyjnych w zależności od natężenia ruchu lotniczego i podziału sektorowego.
4. W organie kontroli zbliżania (APP), w zależności od potrzeb, ustanawia się następujące stanowiska operacyjne:
 - 1) stanowisko operacyjne kontrolera zbliżania (kontroler APP);
 - 2) stanowisko operacyjne kontrolera radarowego podejścia precyzyjnego (kontroler PAR);
 - 3) stanowisko operacyjne asystenta kontrolera ruchu lotniczego (akrl);
 - 4) stanowisko operacyjne szefa zmiany APP (*APP Watch Supervisor*) – uruchamiane ze względów operacyjnych.
5. Zasady pracy organu kontroli zbliżania z wykorzystaniem połączonych stanowisk lub kilku stanowisk operacyjnych jednocześnie określa się w INOP organu kontroli zbliżania.
6. Zezwala się na łączenie funkcji kontrolera APP lub kontrolera PAR z asystentem kontrolera ruchu lotniczego. W takim przypadku kontroler APP lub kontroler PAR pełni dodatkowe funkcje przypisane akrl.
7. Radarowa służba kontroli zbliżania sprawowana jest zgodnie z przepisami zawartymi w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*. Dodatkowe procedury i przepisy wynikające z charakteru i specyfiki lotnictwa wojskowego publikuje się w INOP APP oraz – gdy jest to zasadne – w MIL AIP Polska.
8. Proceduralna służba kontroli zbliżania sprawowana jest zgodnie z obowiązującymi przepisami zawartymi w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*. Dodatkowe procedury i przepisy wynikające z charakteru i specyfiki lotnictwa wojskowego publikuje się w INOP APP oraz – gdy jest to zasadne – w MIL AIP Polska. Proceduralna służba kontroli zbliżania może być sprawowana przez organ kontroli lotniska (TWR), pod warunkiem posiadania przez personel ATC odpowiednich dla sprawowanej służby uprawnień.
9. Służba kontroli zbliżania z kontrolą podejścia z wykorzystaniem radaru PAR pełniona jest przez kontrolerów ruchu lotniczego posiadających ważne uprawnienie uzupełniające w zakresie sprawowania tej służby.
10. Radarowa służba kontroli zbliżania z użyciem PAR sprawowana jest zgodnie z przepisami zawartymi w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*. Szczegółowe procedury i techniki operacyjne związane z wykorzystaniem PAR określa się w INOP APP.

5.7. Procedury w przypadku wystąpienia sytuacji anormalnych i awaryjnych

1. Personel organów ATC zobligowany jest stosować procedury zawarte w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym* w zakresie go dotyczącym, z uwzględnieniem postanowień obowiązującego *Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP*.
2. Procedury postępowania w przypadkach wystąpienia sytuacji anormalnych i awaryjnych, w tym sytuacji specyficznych dla operacyjnej działalności organów ATS, nieopisanych w dokumentach, o których mowa w pkt 1, publikuje się w INOP organu ATC.

5.8. Służba alarmowa i służba informacji powietrznej

1. Służba alarmowa jest zapewniana:
 - 1) wszystkim statkom powietrznym, którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego;
 - 2) statkom powietrznym, które złożyły plan lotu, lub o których organy ATS zostały zawiadomione;
 - 3) statkom powietrznym, o których wiadomo lub przypuszcza się, że są obiektem aktu bezprawnej ingerencji.
2. Służba alarmowa i służba informacji powietrznej zapewniana jest zgodnie z przepisami zawartymi w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*.

5.9. Minima i metody separacji

1. Nie udziela się zezwolenia na wykonywanie manewru, który zmniejszyłby odległość pomiędzy dwoma statkami powietrznymi poniżej obowiązującego minimum separacji.
2. Gdy rodzaj separacji lub minimum użyte do separowania dwóch statków powietrznych nie może być zachowane, ustala się inny rodzaj separacji albo inne minimum, zanim uprzednio stosowana separacja zostanie naruszona.
3. Minima i metody separacji stosowane w CTR/MCTR, TMA/MTMA oraz w delegowanych organom ATC elementach przestrzeni powietrznej, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej, są właściwe dla przydzielonej klasy przestrzeni powietrznej.
4. Minima i metody separacji stosowane w MATZ oraz w delegowanych organom ATC niesklasyfikowanych elementach przestrzeni powietrznej są właściwe dla przestrzeni powietrznej klasy D:
 - 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;
 - 3) lotom VFR zapewnia się informację o ruchu IFR/VFR oraz na żądanie – radę dla uniknięcia kolizji.
5. Separacje w służbie kontroli lotniska, służbie kontroli zbliżania oraz proceduralnej służbie

kontroli zbliżania stosuje się zgodnie z przepisami zawartymi w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*.

6. Separacje większe niż określone minima stosuje się w sytuacjach, gdy wyjątkowe okoliczności, takie jak bezprawna ingerencja lub trudności nawigacyjne wymagają szczególnej ostrożności. Czyni się to z uwzględnieniem wszystkich możliwych czynników – w celu uniknięcia utrudnień w przepływie ruchu lotniczego przez stosowanie nadmiernych separacji.
7. Dopuszcza się stosowanie innych niż określone minima separacji wynikających z:
 - 1) uwarunkowań geograficznych danej przestrzeni powietrznej;
 - 2) charakterystyki statków powietrznych;
 - 3) programów szkolenia lotniczego;
 - 4) porozumień z jednostkami lotniczymi;
 - 5) porozumień z innymi organami ATC.
8. Stosowanie zmniejszonych minimów separacji dopuszcza się na podstawie zaakceptowania poziomu ryzyka i prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia związanego z ryzykiem, wykazanego w przeprowadzonej ocenie i analizie ryzyka oraz właściwej publikacji w INOP organu ATC oraz – gdy jest to zasadne – w MIL AIP Polska.
9. Organ ATC odmawia zastosowania zmniejszonych minimów separacji w przypadku stwierdzenia, że ich zastosowanie ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo ruchu lotniczego.

6. BIURO ODPRAW ZAŁÓG

1. Do podstawowych zadań BOZ należy zbieranie, przetwarzanie, dystrybucja i udostępnianie informacji lub danych lotniczych mających zasadnicze znaczenie dla bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej.
2. Za właściwą organizację pracy BOZ odpowiedzialny jest szef BOZ.
3. Szef BOZ podlega szefowi Pionu SRL, a w przypadku lotnisk cywilnych lub współużytkowanych – szefowi SKRL.
4. Stanowiskiem operacyjnym biura odpraw załóg (BOZ) jest stanowisko podoficera informacji lotniczej.
5. Na stanowisku operacyjnym podoficera informacji lotniczej pracować mogą wyłącznie osoby posiadające uprawnienie specjalisty AIS nadane przez dowódcę jednostki wojskowej.
6. Do obowiązków podoficera informacji lotniczej należy:
 - 1) współpraca z AMC Polska oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej w zakresie wymiany informacji dotyczących zamawiania, aktywacji oraz zwalniania ESPP;
 - 2) przyjmowanie i dystrybucja planów lotów;
 - 3) przyjmowanie i dystrybucja depeesz ruchu lotniczego;
 - 4) publikacja informacji lotniczych;
 - 5) udostępnianie załogom statków powietrznych dostępnych informacji lotniczych – w tym biuletynów informacji trasowej (PIB) dla lotów VFR i IFR;
 - 6) umożliwianie załogom statków powietrznych kontaktu z organami służb ruchu lotniczego oraz IFPS;
 - 7) przyjmowanie od załóg statków powietrznych oraz osób upoważnionych meldunków specjalnych: BSR, PFR, ATIR oraz przekazywanie tych meldunków zgodnie z ustaloną procedurą;
 - 8) współpraca z personelem lotniskowego biura meteorologicznego w zakresie wymiany informacji dotyczących planowanych i wykonywanych przelotów statków powietrznych;
 - 9) współpraca z BOZ i ARO innych lotnisk w zakresie wymiany informacji dotyczących planowanych i wykonywanych przelotów statków powietrznych oraz o statusie tych lotnisk;
 - 10) współpraca z organami systemu dowodzenia OP RP w zakresie wymiany informacji dotyczących wykorzystania ESPP oraz wykonywanych operacji lotniczych;
 - 11) bieżąca aktualizacja posiadanych dokumentów;
 - 12) nadzorowanie poprawności udostępnianych informacji lotniczych.
7. Szczegółowe procedury operacyjne BOZ publikuje się w INOP BOZ.
8. Zasady dystrybucji oraz format stosowanych depeesz służb ruchu lotniczego są zgodne z wymaganiami ujętymi w *PL 4444 Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Ruchem Lotniczym*.

7. ZABEZPIECZENIE TECHNICZNE ORGANÓW ATS

7.1 Przepisy ogólne

1. Wyposażenie techniczne organów ATS powinno być zgodne z wymaganiami i potrzebami służb ruchu lotniczego i gwarantować ciągłą, nieprzerwaną pracę operacyjną.
2. Za wyposażenie techniczne stanowisk operacyjnych w organach ATS odpowiada dowódca jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL.
3. Wymagane wyposażenie techniczne stanowisk operacyjnych w organach ATS przedstawia:
 - 1) organ kontroli lotniska (TWR) – załącznik 8 do *Instrukcji*;
 - 2) organ kontroli zbliżania (APP) – załącznik 9 do *Instrukcji*;
 - 3) biuro odpraw załóg (BOZ) – załącznik 10 do *Instrukcji*.
4. Systemy łączności (radiowej, telefonicznej i radiotelefonicznej) oraz dozoru muszą posiadać możliwość rejestracji (zapis skorelowany z czasem UTC) oraz jej archiwizacji przez okres co najmniej 30 dni.
5. Dopuszcza się stosowanie systemów łączności oraz dozoru niespełniających wymagań, ujętych w niniejszym rozdziale instrukcji, po zaakceptowaniu poziomu ryzyka wynikającego z przeprowadzonej oceny i analizy ryzyka.
6. Instalacja w pomieszczeniach operacyjnych organów ATS urządzeń technicznych, innych niż wyszczególnione w załącznikach 8, 9 oraz 10 do *Instrukcji*, możliwa jest wyłącznie po akceptacji Szefa SSRL SZ RP i wyłącznie w uzasadnionych przypadkach. Dodatkowe wyposażenie techniczne nie może pogarszać warunków pracy operacyjnej w organie ATS.

7.2 Systemy łączności

1. Zabezpieczenie techniczne organów ATS w zakresie łączności powinno być zgodne z wymaganiami i potrzebami służb ruchu lotniczego określonymi w *Załączniku 11 do Konwencji – Służby ruchu lotniczego*.
2. Systemy łączności wykorzystywane przez organy ATS powinny spełniać wymagania określone w *Załączniku 10 do Konwencji – Łączność lotnicza*, tom III, *Systemy łączności* oraz w *Podręczniku planowania służb ruchu lotniczego*, Doc 9426.
3. Za wyposażenie stanowisk operacyjnych w środki łączności oraz organizację łączności radiotelefonicznej i telefonicznej odpowiedzialny jest dowódca jednostki wojskowej.
4. Organizacja łączności radiowej oraz stosowane częstotliwości powinny być zgodne z wymaganiami zawartymi w instrukcjach oraz zasadach przewidzianych dla organizacji lotniczej łączności radiowej w SZ RP.
5. Urządzenia łączności radiowej wykorzystywane przez organy ATC powinny być zaprogramowane nominałami częstotliwości określonymi w odrębnych przepisach.
6. Do celów organizacji systemów łączności w organach ATC zaleca się stosowanie systemów zintegrowanych (VCS).
7. Organ TWR powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
 - 1) właściwym terytorialnie FIS;

- 2) OAT ACC;
 - 3) organami systemu dowodzenia OP RP;
 - 4) organem kontroli zbliżania;
 - 5) organami kontroli lotniska lotnisk sąsiadujących;
 - 6) BOZ;
 - 7) FMP;
 - 8) ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (OKPiRL);
 - 9) służbami ratownictwa i bezpieczeństwa (włącznie z karetką pogotowia, strażą pożarną);
 - 10) właściwym biurem meteorologicznym;
 - 11) służbami odpowiedzialnymi za operacyjną eksploatację lotniska;
 - 12) organem zapewniającym służbę zarządzania na płycie;
 - 13) personelem technicznym odpowiedzialnym za systemy radiolokacyjne i łączności;
 - 14) innymi według potrzeb.
8. Organ APP powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
- 1) właściwym terytorialnie FIS;
 - 2) OAT ACC;
 - 3) organami systemu dowodzenia OP RP;
 - 4) organem kontroli lotniska;
 - 5) organami kontroli zbliżania lotnisk sąsiadujących;
 - 6) BOZ;
 - 7) ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (OKPiRL);
 - 8) właściwym biurem meteorologicznym;
 - 9) personelem technicznym odpowiedzialnym za systemy radiolokacyjne i łączności.
9. 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 powinny posiadać możliwość rejestracji korespondencji.
10. BOZ powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
- 1) organami ATC;
 - 2) organami systemu dowodzenia OP RP;
 - 3) właściwym biurem meteorologicznym;
 - 4) wojskowym biurem NOTAM;
 - 5) ASM 2 i 3;
 - 6) zarządzającym lotniskiem;
 - 7) BOZ lotnisk wojskowych oraz biurami ARO cywilnych lotnisk sąsiadujących;
 - 8) innymi według potrzeb.

7.3 Systemy dozorowania

1. Systemy dozorowania wykorzystywane przez organy ATS powinny spełniać wymagania określone w *Załączniku 10 do Konwencji – Łączność lotnicza*, tom IV, *Systemy dozorowania i unikania kolizji* oraz w *Podręczniku planowania służb ruchu lotniczego, Doc 9426*.
2. Systemy dozorowania wykorzystywane przez służby ruchu lotniczego powinny:
 - 1) posiadać bardzo wysoki stopień niezawodności, dostępności i integralności, umożliwiające określenie odpowiedniej pozycji statku powietrznego w locie, z odpowiednią skutecznością w zakresie dokładności, spójności, ciągłości i prawdopodobieństwa wykrycia;
 - 2) charakteryzować się zerowym lub znikomym prawdopodobieństwem uszkodzeń lub znaczących pogorszeń mogących powodować całkowite lub częściowe przerwy w pracy; jednocześnie muszą posiadać urządzenia zapasowe, które umożliwią redundantną ciągłość pracy dla urządzeń podstawowych.

7.4 Dostępność informacji

1. Organy zapewniające służbę kontroli lotniska oraz służbę kontroli zbliżania powinny posiadać ciągły dostęp do następujących informacji:
 - 1) meteorologicznej;
 - 2) o stanie lotnisk i o stanie operacyjnym urządzeń z nimi związanych;
 - 3) o stanie operacyjnym pomocy nawigacyjnych;
 - 4) o BSP;
 - 5) innych, związanych z uwarunkowaniami lokalnymi.
2. Zasady przekazywania informacji wymienionych w pkt 1 na stanowiska w organie ATC opisuje się w INOP danego organu lub INOP danego lotniska poprzez wyszczególnienie:
 - 1) formatu informacji oraz częstotliwości jej przekazywania;
 - 2) odpowiedzialności za terminowe i poprawne przekazywanie informacji;
 - 3) sposobów przekazywania informacji.
3. 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 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej*.

8. UPRAWNIENIA PERSONELU ATS

8.1. Zasady ogólne

1. Uprawnienia kontrolerom ruchu lotniczego nadaje na wniosek zainteresowanego, w imieniu Ministra Obrony Narodowej, Szef SSRL SZ RP po spełnieniu wymagań określonych w rozdziale 10 *Instrukcji*. Uprawnienia wpisywane są do:
 - 1) licencji:
 - a) praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL),
 - b) wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL), lub
 - 2) Wykazu Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego.
2. Licencja lub Wykaz Uprawnień jest własnością osoby, której została wydana, chyba że zostanie cofnięta przez Szefa SSRL SZ RP. Posiadacz licencji lub Wykazu Uprawnień składa na niej swój podpis.
3. Licencja lub Wykaz Uprawnień określa wszelkie istotne informacje dotyczące praw wynikających z licencji lub Wykazu Uprawnień. Korzystanie z praw wynikających z licencji lub Wykazu Uprawnień uzależnione jest od ważności uprawnień, uprawnień uzupełniających, orzeczenia lotniczo-lekarskiego oraz spełnienia wymogu kompetencji w zakresie posiadanych, wymaganych do pracy na danym stanowisku operacyjnym, uprawnień (zgodnie z rozdziałem 9).
4. Personel ATC posiadający licencję lub Wykaz Uprawnień uprawniony jest do wykonywania czynności lotniczych na stanowiskach operacyjnych kontroli ruchu lotniczego w zakresie wynikającym z posiadanych uprawnień z ewentualnymi ograniczeniami.
5. Członek personelu ATC podczas wykonywania czynności lotniczych na stanowiskach operacyjnych w organach ATC zobowiązany jest posiadać ten dokument w miejscu pracy, wraz z ważnym orzeczeniem lotniczo-lekarskim oraz dokumentem tożsamości.
6. Personel ATC, któremu została wydana licencja lub Wykaz Uprawnień, odpowiada osobiście za:
 - 1) posiadanie ważnych uprawnień;
 - 2) utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji stosownie do posiadanych uprawnień (na zasadach określonych w rozdziale 9);
 - 3) posiadanie ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego oraz stosowanie się do ograniczeń medycznych w nim ujętych;
 - 4) powiadomienie szefa Pionu SRL o utracie ważności orzeczenia lotniczo-lekarskiego w zakresie zdolności do wykonywania czynności lotniczych kontrolera ruchu lotniczego;
 - 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 Pionu SRL oraz złożenie meldunku pisemnego do Szefa SSRL SZ

RP (do wiadomości dowódcy jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL) o fakcie przekroczenia maksymalnego czasu wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym w organie ATC z uwzględnieniem daty, stanowiska operacyjnego (organ ATC), liczby dodatkowo przepracowanych godzin na stanowisku operacyjnym oraz przyczynę.

7. Licencja i Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego podlega wymianie:
 - 1) po uzyskaniu uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego, uprawnienia uzupełniającego w jednostce, OJTI, STDI albo CCA;
 - 2) po przedłużeniu, wznowieniu, przywróceniu ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej;
 - 3) po wznowieniu lub przywróceniu ważności uprawnień, o których mowa w ppkt 1, które uprzednio nie były wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień;
 - 4) po przywróceniu ważności licencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub wpisanego do niej uprawnienia;
 - 5) w razie zmiany danych osobowych wpisywanych do licencji i Wykazu Uprawnień;
 - 6) po wpisaniu uprawnienia ENG;
 - 7) w razie sprostowania błędu;
 - 8) po zapełnieniu miejsc na wpisy;
 - 9) w razie uszkodzenia albo zniszczenia druku licencji lub Wykazu Uprawnień;
 - 10) w razie utraty druku licencji lub Wykazu Uprawnień.
8. Wymiany licencji lub Wykazu Uprawnień dokonuje się na wniosek złożony do Szefa SSRL SZ RP.
9. Warunkiem wymiany licencji lub Wykazu Uprawnień jest posiadanie ważnego:
 - 1) uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego lub spełnienie wymogów do ich wznowienia lub przywrócenia (dotyczy wymiany licencji);
 - 2) orzeczenia lotniczo-lekarskiego (dotyczy licencji i Wykazu Uprawnień).
10. W wyniku wymiany licencji lub Wykazu Uprawnień Szef SSRL SZ RP wydaje nowy dokument licencji lub Wykazu Uprawnień, do którego wpisuje się wyłącznie ważne uprawnienia posiadane przez członka personelu ATC w dniu wydania nowego dokumentu licencji lub Wykazu Uprawnień.
11. Po wymianie licencji lub Wykazu Uprawnień, poprzednio wydany dokument zwracany jest do SSRL SZ RP.
12. Wpisów do licencji i wykazów uprawnień może dokonywać wyłącznie personel SSRL SZ RP oraz asesorzy.

8.2. Uprawnienia personelu ATC

1. Uprawnienia personelu ATC obejmują:
 - 1) uprawnienia (jedno lub kilka spośród poniższych) wraz z stosownym uprawnieniem

uzupełniającym (gdy jest wymagane), co umożliwi wskazanie rodzaju służby, do której zapewniania upoważniony jest posiadacz licencji lub Wykazu Upnień:

- a) uprawnienie kontroli lotniska wizualnej (ADV), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które nie ma opublikowanych żadnych procedur podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów,
- b) uprawnienie kontroli lotniska instrumentalnej (ADI), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego na lotnisku, które opublikowało procedury podejścia lub odlotu według wskazań przyrządów; uprawnieniu temu towarzyszy co najmniej jedno uprawnienie uzupełniające:
 - uprawnienie uzupełniające kontroli startów i lądowań (AIR), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli w powietrzu dla ruchu w pobliżu lotniska i na drodze startowej,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego (GMC), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska (TWR), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli lotniska; uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska obejmuje prawa wynikające z uprawnień uzupełniających AIR i GMC,
 - uprawnienie uzupełniające dozoru ruchu naziemnego (GMS), przyznawane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli ruchu naziemnego lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska, wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego za pomocą systemów naprowadzania ruchu na lotnisku,
 - uprawnienie uzupełniające kontroli za pomocą radaru (RAD), przyznawane dodatkowo do uprawnienia uzupełniającego kontroli startów i lądowań lub uprawnienia uzupełniającego kontroli lotniska, wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli na lotnisku za pomocą radarowych urządzeń dozoru,
- c) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych bez wykorzystywania urządzeń dozoru,
- d) uprawnienie kontroli zbliżania dozoru (APS), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych

z wykorzystaniem urządzeń dozoru; uprawnieniu temu może towarzyszyć uprawnienie uzupełniające:

- uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (PAR), które wskazuje, że posiadacz 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; uprawnienie uzupełniające PAR wydawane jest bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce,
- uprawnienie uzupełniające kontroli zbliżania za pomocą radaru dozoru (SRA), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli naziemnej podejścia nieprecyzyjnego z wykorzystaniem urządzeń dozoru dla statków powietrznych przy podejściu końcowym do drogi startowej;

2) uprawnienia uzupełniające:

- a) uprawnienie uzupełniające w jednostce – upoważniające posiadacza do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora, określonej grupy sektorów lub stanowisk pracy w ramach odpowiedzialności organu ATC,
- b) uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej określające biegłość językową posiadacza w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
- c) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) – upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na operacyjnych stanowiskach pracy, których dotyczy posiadane przez nich ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce i na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego określonych w posiadanych przez nich uprawnieniach oraz do sprawowania nadzoru nad tymi stanowiskami i urządzeniami,
- d) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI) – upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego:
 - w zakresie tematów o charakterze praktycznym podczas szkolenia wstępnego,
 - w przypadku szkolenia w jednostce innego niż szkolenie operacyjne,
 - w przypadku szkolenia uzupełniającego,
- e) uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej (CCA) wydane bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce (osoba oceniająca w organach ATC – UCCA), upoważniające do dokonywania ocen w zakresie wpisanych do posiadacza licencji uprawnień i uprawnień uzupełniających (pole IXa licencji):
 - kandydatów podczas szkolenia wstępnego w zakresie niezbędnym do wydania licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) lub w stosownych przypadkach nowego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego,

- wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego dla celów opisanych w rozdziale 9,
 - praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby wydania uprawnienia uzupełniającego w jednostce (licencja/Wykaz Uprawnień) i w stosownych przypadkach uprawnień uzupełniających wpisywanych do licencji we wszystkich organach ATC,
 - kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby wydania uprawnienia uzupełniającego w jednostce (licencja/Wykaz Uprawnień) i w stosownych przypadkach uprawnień uzupełniających we wszystkich organach ATC,
 - kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce (licencja/Wykaz Uprawnień) we wszystkich organach ATC,
 - kontrolerów ruchu lotniczego na potrzeby wydania, przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego PAR, OJTI, STDI lub CCA,
- f) uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej (CCA) wydane wraz z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce (lokalna osoba oceniająca – LCCA), upoważniające do dokonywania ocen w zakresie wpisanych do posiadacza licencji/Wykazu uprawnień aktualnych uprawnień i uprawnień uzupełniających (pole X licencji lub w przypadku Wykazu Uprawnień – pole nr 6: uprawnienia z datą ważności) w określonych uprawnieniem uzupełniającym w jednostce organach ATC:
- w celu przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce (licencja/Wykaz Uprawnień),
 - przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego PAR lub OJTI;

3) uprawnienie ENG.

2. W przypadku utworzenia nowego lotniska, nowego organu ATC lub wprowadzenia zmian w przestrzeni odpowiedzialności organu ATC, uprawnienia uzupełniające w jednostce dotyczące tych lotnisk lub nowo tworzonych części przestrzeni powietrznej wydaje się po zaliczeniu szkolenia z wykorzystaniem symulatora ATC w zakresie tych zmian – zgodnie ze specjalnym programem szkolenia.

8.3. Licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL)

1. Licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) upoważnia do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) zgodnie z uprawnieniami i, w stosownych przypadkach, uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi do licencji oraz do podjęcia szkolenia w zakresie uprawnień uzupełniających.
2. Licencję praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kandydatowi, który:
 - 1) posiada ważną licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) oraz:

- a) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
- b) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego;
- 2) zaliczył szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia i, w stosownym przypadku, szkolenie do uprawnienia uzupełniającego, oraz:
 - a) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - b) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - c) uzyskał wynik pozytywny z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej na zakończenie szkolenia, lub
- 3) posiada ważną licencję kontrolera ruchu lotniczego (ATCL) wydaną przez Prezesa ULC oraz:
 - a) zaliczył szkolenie wstępne odpowiednie dla danego uprawnienia i, w stosownym przypadku, szkolenie do uprawnienia uzupełniającego, w sytuacji gdy szkolenie dotyczy nowego uprawnienia lub został wyznaczony do rozpoczęcia szkolenia w zakresie uprawnień uzupełniających w nowej jednostce (szkolenie przejściowe),
 - b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - c) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
3. Warunkiem uzyskania przez praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego dodatkowego uprawnienia jest:
 - 1) posiadanie licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL);
 - 2) posiadanie ważnego uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego i angielskiego;
 - 3) posiadanie ważnego orzeczenia lotniczo-lekarskiego;
 - 4) zaliczenie szkolenia wstępnego w zakresie tego uprawnienia;
 - 5) uzyskanie wyniku pozytywnego z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej na zakończenie szkolenia.
4. Do licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:
 - 1) co najmniej jedno uprawnienie i, w stosownych przypadkach, jedno uprawnienie uzupełniające towarzyszące temu uprawnieniu;
 - 2) uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego;
 - 3) ewentualne uwagi i ograniczenia posiadacza licencji.
5. Kontrolerowi ruchu lotniczego, który posiada licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego i przystępuje do szkolenia przejściowego w celu uzyskania nowego uprawnienia, w stosownych przypadkach uprawnienia uzupełniającego lub nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce nie wydaje się licencji praktykanta-wojskowego kontrolera

ruchu lotniczego. W takiej sytuacji, w posiadanej przez kontrolera ruchu lotniczego MATCL, dokonuje się odpowiedniego wpisu.

6. Wraz z wydaniem licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) licencja praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) traci ważność i podlega zwrotowi.
7. Licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego wydawana jest bezterminowo.
8. Nadanie ważności licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego następuje poprzez dokonanie wpisu co najmniej jednego uprawnienia oraz w stosownych przypadkach uprawnienia uzupełniającego towarzyszącego temu uprawnieniu oraz uprawnień uzupełniających w zakresie biegłości językowej.

8.4. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL)

1. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego uprawnia do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami i uprawnieniami uzupełniającymi wpisanymi w licencji oraz do korzystania z praw wynikających z zawartych w niej uprawnień uzupełniających.
2. Licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kandydatowi, który:
 - 1) posiada licencję praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego, oraz:
 - a) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - b) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - c) zaliczył szkolenie w zakresie uprawnień uzupełniających w jednostce oraz zdał stosowne egzaminy,
 - d) uzyskał wynik pozytywny z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej na zakończenie szkolenia, lub
 - 2) posiada ważną licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) wydaną przez Prezesa ULC oraz:
 - a) ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - c) posiada ważne uprawnienia wpisane do Wykazu Uprawnień,
 - d) uzyskał wynik pozytywny z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego, której przedmiotem były aktualne uprawnienia wpisane do Wykazu Uprawnień (nie dotyczy uprawnienia OJTI i CCA), lub
 - 3) posiada ważne uprawnienia wpisane do Wykazu Uprawnień, oraz:
 - a) zaliczył szkolenie wstępne odpowiednie do danego uprawnienia i, w stosownym przypadku, szkolenie do uprawnienia uzupełniającego,
 - b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,

- c) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - d) uzyskał wynik pozytywny z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego, której przedmiotem były aktualne uprawnienia wpisane do Wykazu Uprawnień (nie dotyczy uprawnienia OJTI i CCA),
- 4) posiada lub posiadał licencję kontrolera ruchu lotniczego (ATCL) wydaną przez Prezesa ULC oraz:
- a) ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - b) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - c) posiada ważne uprawnienia wpisane do Wykazu Uprawnień nie dotyczy w przypadku ubiegania się o wydanie uprawnienia STDI).
3. Do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:
- 1) co najmniej jedno uprawnienie i, w stosownych przypadkach, uprawnienie uzupełniające towarzyszące temu uprawnieniu;
 - 2) uprawnienie uzupełniające w jednostce;
 - 3) uprawnienia uzupełniające: OJTI, STDI lub CCA – po spełnieniu określonych wymagań;
 - 4) uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego;
 - 5) ewentualne uwagi i ograniczenia posiadacza licencji.
4. Personelowi ATC, który uzyskał licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego na zasadach określonych w pkt 2 ppkt 2 i 3 wpisywane są:
- 1) w polu IXa licencji uprawnienia oraz towarzyszące im uprawnienia uzupełniające:
 - a) ADI oraz uprawnienie uzupełniające TWR – posiadaczom uprawnienia uzupełniającego TWR wpisanego do Wykazu Uprawnień,
 - b) ADI oraz uprawnienie uzupełniające GMC – posiadaczom uprawnienia uzupełniającego GMC wpisanego do Wykazu Uprawnień,
 - c) APP – posiadaczom uprawnienia APP wpisanego do Wykazu Uprawnień,
 - d) APS – posiadaczom uprawnienia APS wpisanego do Wykazu Uprawnień,
 - e) APS oraz uprawnienie uzupełniające PAR – posiadaczom uprawnienia uzupełniającego PAR wpisanego do Wykazu Uprawnień;
 - 2) w polu IXb licencji:
 - a) OJTI – posiadaczom uprawnienia OJTI wpisanego do Wykazu Uprawnień i wydanego po 1 stycznia 2011 r.,
 - b) STDI – posiadaczom uprawnienia OJTI wpisanego do Wykazu Uprawnień i wydanego po 1 stycznia 2011 r. – w przypadku wygaśnięcia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających (dotyczy PAR)

- wpisanych do Wykazu Uprawnień,
- c) CCA z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce (LCCA) – posiadaczom uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej, wpisanego do Wykazu Uprawnień,
 - d) uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego – zgodnie z datami ich ważności;
- 3) w polu IXc licencji – ewentualne uwagi oraz ograniczenia wynikające z posiadanej licencji;
 - 4) w polu X licencji – uprawnienia i uprawnienia uzupełniające oraz uprawnienia uzupełniające w jednostce z zastrzeżeniem, że ich data ważności będzie tożsama z ważnością posiadanych dotychczas uprawnień wpisanych do Wykazu Uprawnień.
5. Personelowi ATC, który uzyskał licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego na zasadach określonych w pkt 2 ppkt 4 wpisywane są:
- 1) w polu IXa licencji uprawnienia oraz towarzyszące im uprawnienia uzupełniające wpisane do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanej przez Prezesa ULC;
 - 2) w polu IXb licencji:
 - a) OJTI – posiadaczom uprawnienia OJTI wpisanego do Wykazu Uprawnień i wydanego po 1 stycznia 2011 r. lub uprawnienia OJTI/STDI wpisanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanej przez Prezesa ULC,
 - b) STDI:
 - posiadaczom uprawnienia OJTI wpisanego do Wykazu Uprawnień i wydanego po 1 stycznia 2011 r. – w przypadku wygaśnięcia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających (dotyczy PAR) wpisanych do Wykazu Uprawnień,
 - posiadaczom uprawnienia OJTI wpisanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanej przez Prezesa ULC – w przypadku wygaśnięcia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających (dotyczy PAR) wpisanych do Wykazu Uprawnień,
 - posiadaczom uprawnienia STDI wpisanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanej przez Prezesa ULC,
 - c) CCA z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce (LCCA) – posiadaczom uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej wpisanego do Wykazu Uprawnień,
 - d) CCA bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce (UCCA) – posiadaczom uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej wpisanego do licencji kontrolera ruchu lotniczego wydanej przez Prezesa ULC,
 - e) uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego – zgodnie z datami ich ważności,
- 3) w polu IXc licencji – ewentualne uwagi oraz ograniczenia wynikające z posiadanej licencji;

- 4) w polu X licencji – uprawnienia i uprawnienia uzupełniające oraz uprawnienia uzupełniające w jednostce z zastrzeżeniem, że ich data ważności będzie tożsama z ważnością posiadanych dotychczas uprawnień wpisanych do Wykazu Uprawnień lub licencji (dotyczy OJTI, STDI i CCA).
6. W przypadku wydania licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniem STDI rodzaj uprawnień, w zakresie których posiadacz licencji upoważniony jest do prowadzenia szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego, określają wpisane w licencji uprawnienia.
7. Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydawana jest bezterminowo.
8. Nadanie ważności licencji kontrolera ruchu lotniczego następuje poprzez dokonanie wpisu jednego lub kilku uprawnień oraz stosownych uprawnień uzupełniających, uprawnień uzupełniających w jednostce i uprawnień uzupełniających w zakresie biegłości językowej.
9. Licencję uznaje się za ważną wyłącznie w okresie ważności wpisanych do niej uprawnień (nie dotyczy uprawnień uzupełniających w zakresie biegłości językowej).

8.5. Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego

1. Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego upoważnia do pełnienia czynności lotniczych kontrolera ruchu lotniczego w określonym organie ATC w zakresie posiadanych uprawnień.
2. Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wydaje się kontrolerowi ruchu lotniczego, który:
 - 1) zaliczył szkolenie w jednostce w ramach szkolenia przejściowego;
 - 2) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 3) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego;
 - 4) uzyskał wynik pozytywny z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej na zakończenie szkolenia.
3. Do Wykazu Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wpisuje się:
 - 1) uprawnienia wskazujące rodzaj sprawowanej służby kontroli ruchu lotniczego:
 - a) uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska (TWR), które wskazuje, że posiadacz Wykazu Uprawnień ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli lotniska; uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska upoważnia do zapewniania kontroli ruchu naziemnego na wydzielonym stanowisku operacyjnym kontrolera ruchu naziemnego (GND),
 - b) uprawnienie uzupełniające kontroli ruchu naziemnego (GMC), które wskazuje, że posiadacz ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania kontroli ruchu naziemnego,
 - c) uprawnienie kontroli zbliżania proceduralnej (APP), które wskazuje, że posiadacz Wykazu Uprawnień ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków

powietrznych bez wykorzystywania urządzeń dozoru,

d) uprawnienie kontroli zbliżania dozorowanej (APS), które wskazuje, że posiadacz Wykazu Uprawnień ma wiedzę i umiejętności niezbędne do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego dla przylatujących, odlatujących lub przelatujących statków powietrznych z wykorzystaniem urządzeń dozoru,

e) uprawnienie uzupełniające kontroli podejścia za pomocą radaru podejścia precyzyjnego (PAR), które wskazuje, że posiadacz Wykazu Uprawnień 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; uprawnienie uzupełniające PAR wydawane jest bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce;

2) uprawnienie uzupełniające w jednostce – upoważniające posiadacza Wykazu Uprawnień do zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego dla określonego sektora, określonej grupy sektorów lub stanowisk pracy w ramach odpowiedzialności organu ATS;

3) uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) – upoważniające do prowadzenia szkolenia praktycznego na operacyjnych stanowiskach pracy, których dotyczy posiadane przez nich ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce i na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego określonych w posiadanych przez nich uprawnieniach oraz do sprawowania nadzoru nad tymi stanowiskami i urządzeniami;

4) uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej (CCA) – wydane wraz z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce (lokalna osoba oceniająca – LCCA), upoważniające do dokonywania ocen w celu przedłużenia i wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce (Wykaz Uprawnień) lub uprawnienia uzupełniającego OJTI w organie ATC określonym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce;

5) uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego;

6) uprawnienie ENG;

7) uwagi oraz ograniczenia posiadacza Wykazu Uprawnień.

4. Wykaz Uprawnień wydawany jest bezterminowo.

5. Nadanie ważności Wykazowi Uprawnień następuje poprzez dokonanie wpisu co najmniej jednego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego.

6. Wykaz Uprawnień uznaje się za ważny wyłącznie w okresie ważności wpisanych do niego uprawnień (nie dotyczy uprawnienia ENG oraz uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego).

8.6. Uprawnienia personelu BOZ

1. Do samodzielnej pracy na stanowisku operacyjnym podoficera informacji lotniczej może zostać dopuszczony personel posiadający uprawnienie specjalisty AIS.

2. Uprawnienie specjalisty AIS nadaje dowódca jednostki wojskowej na wniosek przewodniczącego komisji egzaminacyjnej po spełnieniu wymagań ujętych w rozdziale 10 *Instrukcji*.
3. Personel posiadający ważne uprawnienie specjalisty AIS uprawniony jest do pracy w charakterze instruktora dla kandydatów odbywających szkolenie praktyczne na stanowiskach operacyjnych BOZ.
4. Uprawnienie specjalisty AIS wydawane jest bezterminowo, z zastrzeżeniem pkt 5.
5. W przypadku przerwy dłuższej niż 3 lata w wykonywaniu czynności lotniczych przewidzianych dla uprawnienia specjalisty AIS, ponowne przystąpienie do pracy może nastąpić po sprawdzeniu wiedzy i umiejętności przez szefa właściwego BOZ.
6. Personel BOZ posiadający uprawnienie specjalisty AIS może wykonywać czynności operacyjne w innym BOZ po odbyciu szkolenia zapoznawczego w zakresie określonym przez szefa BOZ oraz ujęciu w rozkazie dziennym jednostki wojskowej.

9. UTRZYMYWANIE WYMAGANEGO POZIOMU KOMPETENCJI PRZEZ PERSONEL ATC

9.1. Utrzymywanie wymaganego poziomu kompetencji

1. Przez pojęcie kompetencji należy rozumieć posiadanie przez kontrolerów ruchu lotniczego wymaganego poziomu wiedzy oraz umiejętności praktycznych niezbędnych dla bezpiecznego i efektywnego zapewniania służb ruchu lotniczego w określonym organie ATC (jednostce).
2. Okres ważności kompetencji rozpoczyna się od momentu uzyskania uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego w jednostce.
3. Posiadacz licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL), który nie zaczął korzystać z praw wynikających z tej licencji w ciągu roku od dnia jej wydania lub przerwał korzystanie z tych praw na ponad rok, może rozpocząć lub kontynuować szkolenie w jednostce dotyczące tego uprawnienia wyłącznie po poddaniu się ocenie wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności pod kątem dalszego spełniania wymagań dotyczących posiadania tego uprawnienia oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.
4. Posiadacz licencji kontrolera ruchu lotniczego (MATCL), który w ciągu roku od dnia wydania licencji nie zaczął korzystać z praw wynikających z któregośkolwiek z uprawnień, może rozpocząć szkolenie w jednostce dotyczące tego uprawnienia, w celu jego wznowienia, wyłącznie po poddaniu się ocenie wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności pod kątem spełniania w dalszym ciągu wymagań dotyczących tego uprawnienia oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny.
5. Kontroler ruchu lotniczego utrzymuje kompetencje do pracy na stanowisku operacyjnym w ramach posiadanego uprawnienia, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni wykazał się co najmniej 20-godzinnym samodzielnym czasem wykonywania czynności lotniczych. W przypadku uprawnień uzupełniających kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia (PAR) uznaje się, że kontroler ruchu lotniczego posiada kompetencje do pracy na stanowisku kontrolera PAR, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni zrealizował samodzielnie co najmniej 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR.
6. Wymogu posiadania kompetencji, o którym mowa w pkt 5, nie stosuje się wobec uprawnień uzupełniających OJTI, STDI oraz CCA. W tym przypadku uznaje się, że wymagane kompetencje w zakresie uprawnień uzupełniających OJTI, STDI oraz CCA zachowane są przez okres ważności tych uprawnień.
7. Utrzymanie ważności uprawnienia uzupełniającego PAR w Pionie SRL, w którym ustanowiono stanowisko operacyjne PAR bez organu kontroli zbliżania (funkcjonującego w ramach LOSRL), lub w przypadkach gdy radarowa służba kontroli zbliżania jest zapewniana przez instytucję, może nastąpić tylko pod warunkiem utrzymywania przez kontrolera ruchu lotniczego ważnego uprawnienia APS w innym organie ATC.
8. W przypadku braku możliwości utrzymania wymogu kompetencji w zakresie uprawnień

uzupełniających PAR dopuszcza się wykonanie określonej liczby radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR w innym organie ATC pod warunkiem, że zrealizowane one zostaną z wykorzystaniem tego samego systemu radarowego. Przystąpienie do realizacji radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR w innym organie ATC powinno zostać poprzedzone zapoznaniem z INOP APP, w szczególności w zakresie dotyczącym wyposażenia stanowiska operacyjnego i lokalnych procedur operacyjnych.

9. W celu przywrócenia kompetencji utraconych w wyniku niespełnienia wymogu, o którym mowa w pkt 5, kontroler ruchu lotniczego przystępuje do szkolenia w wymiarze co najmniej 10 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem instruktora OJT, a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP jest warunkiem przywrócenia kompetencji.
10. Nawet w przypadku spełnienia wymogu kompetencji, o którym mowa w pkt 5, po przerwie dłuższej niż 30 dni, a krótszej niż 90 dni w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, kontroler ruchu lotniczego zgłasza się do wyznaczonego przez szefa Pionu SRL instruktora OJT, w celu odbycia rozmowy zapoznawczej i uzupełnienia wiedzy operacyjnej. W przypadku gdy przerwa w wykonywaniu czynności lotniczych dotyczy szefa Pionu SRL, rozmowę zapoznawczą przeprowadza dowolna, wyznaczona w danym organie ATC, osoba oceniająca.
11. Po przerwie dłuższej niż 90 dni, a krótszej niż 180 dni, w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, kontroler ruchu lotniczego przystępuje do szkolenia w wymiarze co najmniej 10 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 5 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem instruktora OJT, a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP jest warunkiem przywrócenia kompetencji.
12. Po przerwie dłuższej niż 180 dni, a krótszej niż 1 rok, w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym kontroler ruchu lotniczego przystępuje do szkolenia w wymiarze co najmniej 20 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – 15 radarowych kontroli podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem instruktora OJT, a następnie poddaje się OTP. Pozytywny wynik OTP jest warunkiem przywrócenia kompetencji.
13. W przypadku przerwy dłuższej niż 1 rok, a krótszej niż 3 lata, w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, uprawnienie uzupełniające w jednostce lub uprawnienie uzupełniające (dotyczy PAR) kontrolera ruchu lotniczego traci ważność, a jego wznowienie może nastąpić:
 - 1) po zaliczeniu szkolenia w wymiarze co najmniej 40 godzin praktyki na stanowisku operacyjnym lub w przypadku uprawnień uzupełniających PAR – zrealizowaniu 25 kontroli radarowego podejścia z wykorzystaniem PAR pod nadzorem instruktora OJT;

- 2) po uzyskaniu pozytywnego wyniku z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przeprowadzonej na zakończenie szkolenia.
14. W przypadku przerwy dłuższej niż 3 lata w samodzielnym wykonywaniu czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, uprawnienie uzupełniające w jednostce lub uprawnienie uzupełniające (PAR) traci ważność, a jego wznowienie może nastąpić wyłącznie po poddaniu się ocenie wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności pod kątem spełniania w dalszym ciągu wymagań dotyczących tego uprawnienia oraz po spełnieniu wymagań szkoleniowych wynikających z tej oceny, ujętych w opracowanym indywidualnym programie szkolenia (ITP).
15. Praktyka na stanowisku operacyjnym, w celu utrzymania wymaganego poziomu kompetencji, podlega dokumentowaniu na zasadach ujętych we właściwym dla danego uprawnienia UTP.
16. Szef Pionu SRL odpowiada za równomierne obłożenie pracą kontrolerów ruchu lotniczego w sposób gwarantujący utrzymanie przez nich wymaganego poziomu kompetencji.
17. Harmonogram pracy kontrolerów ruchu lotniczego powinien uwzględniać konieczność samodzielnego wykonywania przez instruktorów OJT czynności lotniczych na stanowiskach operacyjnych, w celu utrzymania wymaganego poziomu kompetencji w zakresie posiadanych przez nich uprawnień i jednocześnie umożliwiać sprawny przebieg szkolenia praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego.
18. Schemat utrzymania wymaganego poziomu kompetencji w organie ATC przedstawia załącznik 11 do *Instrukcji*.

9.2. Warunki i sposób przedłużania ważności oraz wznowiania ważności uprawnień personelu ATC

1. Ważność uprawnień liczona jest od daty uzyskania pozytywnego wyniku z oceny wiedzy i umiejętności praktycznych i wynosi:
 - 1) 3 lata – dla uprawnień i w stosownych przypadkach uprawnień uzupełniających wpisanych do licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 2) 3 lata – dla uprawnień uzupełniających w jednostce wpisanych do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub Wykazu Uprawnień;
 - 3) 3 lata – dla uprawnień PAR, OJTI i CCA wpisanych do licencji lub Wykazu Uprawnień;
 - 4) 3 lata – dla uprawnienia STDI wpisanego do licencji;
 - 5) 3, 6, 9 lat lub bezterminowo – dla uprawnień uzupełniających w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego;
 - 6) bezterminowo – dla uprawnienia ENG wpisanego do Wykazu Uprawnień.
2. Przedłużenie ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających (dotyczy PAR) może nastąpić pod warunkiem:
 - 1) zaliczenia co najmniej raz na 3 lata szkolenia odświeżającego właściwego dla danego uprawnienia;
 - 2) uzyskania pozytywnego wyniku OTP przeprowadzonej dla danego uprawnienia.

3. Przedłużenie ważności uprawnień uzupełniających OJTI lub STDI może nastąpić pod warunkiem:
 - 1) zaliczenia co najmniej raz na 3 lata szkolenia odświeżającego dla instruktorów szkolenia praktycznego;
 - 2) uzyskania pozytywnego rezultatu OTP w zakresie uprawnień OJTI/STDI.
4. Przedłużenie ważności uprawnień uzupełniających CCA może nastąpić pod warunkiem:
 - 1) zaliczenia co najmniej raz na 3 lata szkolenia odświeżającego dla osób oceniających;
 - 2) uzyskania pozytywnego rezultatu OTP w zakresie uprawnień CCA.
5. Przedłużenie ważności uprawnień uzupełniających w zakresie biegłości językowej przeprowadza ośrodek egzaminacyjny na zasadach opisanych w odrębnych przepisach. Poziom biegłości językowej ustalany jest według skali klasyfikacji podanej w dodatku 1 do załącznika I Rozporządzenia Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011. Okres ważności uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej dla poszczególnych poziomów jest następujący:
 - 1) w odniesieniu do języka polskiego:
 - a) bezterminowo – dla posiadaczy uprawnienia do prowadzenia korespondencji radiowej w radiowych sieciach powietrznych w języku polskim nadanego przez rektora-komendanta WSOSP zgodnie z obowiązującą *Instrukcją organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej*,
 - b) zależnie od wyniku oceny, odpowiednio:
 - 3 lata od daty oceny – w przypadku poziomu operacyjnego (poziom 4), lub
 - 6 lat od daty oceny – w przypadku poziomu rozszerzonego (poziom 5), lub
 - 9 lat od daty oceny – w przypadku poziomu biegłego (poziom 6);
 - 2) w odniesieniu do języka angielskiego, zależnie od wyniku oceny, odpowiednio:
 - a) 3 lata od daty oceny – w przypadku poziomu operacyjnego (poziom 4), lub
 - b) 6 lat od daty oceny – w przypadku poziomu rozszerzonego (poziom 5), lub
 - c) 9 lat od daty oceny – w przypadku poziomu biegłego (poziom 6).
6. Uprawnienie ENG wydawane jest bezterminowo.
7. Ocena techniki pracy w celu przedłużenia:
 - 1) uprawnień uzupełniających w jednostce;
 - 2) uprawnień uzupełniających: PAR, OJTI, STDI lub CCA– przeprowadzana jest przez osobę oceniającą 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.

8. W razie niezachowania terminu, o którym mowa w pkt 7 – wznowienie ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających (dotyczy PAR) może nastąpić po pozytywnym wyniku OTP przeprowadzonym na koniec szkolenia w jednostce, w wymiarze co najmniej:
 - 1) 10 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 na 90 dni i nie później niż na 180 dni od dnia wygaśnięcia ich ważności;
 - 2) 20 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 na 180 dni i nie później niż na 1 rok od dnia wygaśnięcia ich ważności.
9. Szkolenie w jednostce, o którym mowa w pkt 8, realizowane jest pod nadzorem instruktora OJT i podlega dokumentowaniu na zasadach opisanych we właściwym dla danego uprawnienia UTP. W przypadku braku możliwości wyznaczenia w danym organie ATC instruktora OJT do nadzoru nad praktyką na stanowisku operacyjnym, o której mowa w pkt 8, Szef SSRL SZ RP na wniosek szefa Pionu SRL wyznacza do realizacji tej praktyki instruktora OJT z innego organu ATC, nieposiadającego uprawnienia uzupełniającego w jednostce właściwego dla danego organu ATC, posiadającego jednak adekwatne uprawnienia lub uprawnienie uzupełniające wraz uprawnieniem uzupełniającym w innej jednostce (organie ATC).
10. W przypadku wygaśnięcia ważności uprawnienia uzupełniającego OJTI, STDI lub CCA można je wznowić po:
 - 1) zaliczeniu właściwego szkolenia odświeżającego;
 - 2) uzyskania pozytywnego rezultatu OTP, pod warunkiem, że:
 - a) ocena ta zostanie przeprowadzona w ciągu 1 roku od daty utraty ważności uprawnienia,
 - b) rolę praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (dotyczy OJTI) podczas OTP pełnić będzie kontroler ruchu lotniczego posiadający ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce.
11. Warunki wznowienia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających PAR 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, po przeprowadzonej ocenie wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności.
12. W przypadku przerwy w pracy operacyjnej organu kontroli ruchu lotniczego skutkującej utratą wymaganego poziomu kompetencji przez kontrolerów 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. W przypadkach, o których mowa w pkt 10-12, okresy przedłużonej albo wznowionej ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnień uzupełniających (dotyczy PAR) liczone są od dnia upływu poprzedniego lub kolejnego okresu ich ważności.
14. 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.
15. Szczegółowe procedury związane z przedłużaniem ważności uprawnień określa Szef SSRL SZ RP.

9.3. Czasowa niezdolność kontrolera ruchu lotniczego, odsunięcie od wykonywania czynności lotniczych oraz cofanie i zawieszenie uprawnień

1. Czasowa niezdolność kontrolera ruchu lotniczego
 - 1) Kontroler ruchu lotniczego jest uznany za czasowo niezdolnego do wykonywania czynności lotniczych, w przypadku gdy:
 - a) nie spełnia wymogu kompetencji, o którym mowa w podrozdziale 9.1.,
 - b) uzyskał negatywny wynik z OTP,
 - c) bez podania przyczyny nie przystąpił do OTP we wskazanym terminie,
 - d) utracił ważność uprawnień,
 - e) utracił ważność orzeczenia lotniczo-lekarskiego,
 - f) posiada jakiegokolwiek wątpliwości co do swojej zdolności do bezpiecznego korzystania z praw wynikających z posiadanych uprawnień,
 - g) zaistniały inne okoliczności, które mogą wpływać negatywnie na wykonywanie czynności lotniczych.
 - 2) Czasowo niezdolny kontroler ruchu lotniczego zostaje odsunięty od wykonywania czynności lotniczych w trybie natychmiastowym i nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego. W przypadku niespełnienia wymogu kompetencji, negatywnego wyniku OTP oraz utraty ważności uprawnień – odsunięcie dotyczy wyłącznie stanowisk operacyjnych, dla których posiadanie tych uprawnień jest wymagane. Jeśli czasowa niezdolność wynika z negatywnego wyniku OTP lub utraty ważności uprawnień uzupełniających, kontroler ruchu lotniczego może zapewniać służby ruchu lotniczego wyłącznie pod nadzorem instruktora OJT.
 - 3) Kontroler ruchu lotniczego może być uznany ponownie za zdolnego do korzystania z pełni praw wynikających z licencji lub Wykazu Uprawnień dopiero po wygaśnięciu okoliczności, o których mowa w pkt 1, ppkt 1.
2. Odsunięcie od wykonywania czynności lotniczych

- 1) Kontroler ruchu lotniczego, który był bezpośrednio zaangażowany w zaistnienie zdarzenia lotniczego związanego z zapewnianiem służb ruchu lotniczego, jest odsuwany od wykonywania czynności lotniczych i nie zapewnia służby kontroli ruchu lotniczego. Odsunięcie nie oznacza, że kontroler ruchu lotniczego jest niekompetentny lub doprowadził do zdarzenia lotniczego.
 - 2) Decyzję o odsunięciu kontrolera ruchu lotniczego od wykonywania czynności lotniczych podejmuje szef Pionu SRL i o powyższym fakcie zawiadamia dowódcę jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL oraz Szefa SSRL SZ RP.
 - 3) Jeżeli postępowanie wyjaśniające lub wstępna opinia przewodniczącego komisji badającej zdarzenie lotnicze wykaże, że działalność kontrolera ruchu lotniczego nie ma związku z przyczyną zdarzenia lotniczego jest on przywracany przez szefa Pionu SRL do wykonywania czynności lotniczych.
3. Cofanie i zawieszenie uprawnień
- 1) Uprawnienia wpisane do licencji lub Wykazu Uprawnień zawiesza, w imieniu Ministra Obrony Narodowej, Szef SSRL SZ RP.
 - 2) Licencję, Wykaz Uprawnień lub wynikające z nich uprawnienia można cofnąć albo zawiesić na pisemny wniosek Przewodniczącego KBWL LP lub w przypadku stwierdzenia faktu, że kontroler ruchu lotniczego:
 - a) uzyskał licencję/Wykaz Uprawnień i stosowne uprawnienia na podstawie sfalszowanych dokumentów,
 - b) sfalszował wpisy w licencji lub wykazie uprawnień,
 - c) korzystał z praw wynikających z licencji lub Wykazu Uprawnień pod wpływem substancji psychoaktywnych,
 - d) utracił kwalifikacje wymagane do wykonywania określonych czynności lotniczych.
 - 3) W przypadku cofnięcia lub zawieszenia licencji, Wykazu Uprawnień i wynikających z nich uprawnień określa się:
 - a) okres zawieszenia,
 - b) warunki przywrócenia przedmiotowych uprawnień.
 - 4) Kontroler ruchu lotniczego, któremu zawieszono lub cofnięto uprawnienia lub uprawnienia uzupełniające ma prawo wystąpienia do Ministra Obrony Narodowej z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.
 - 5) Uprawnienia, które zostały zawieszono, przywraca się, jeżeli:
 - a) upłynął okres ich zawieszenia,
 - b) zostały spełnione warunki ich przywrócenia określone w decyzji o zawieszeniu.
 - 6) Kontroler ruchu lotniczego, któremu Szef SSRL SZ RP zawiesił:
 - a) uprawnienie:
 - nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z tego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego w jednostce z nim związanego, z wyjątkiem sytuacji,

- w których jest nadzorowany przez instruktora OJT, posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej ATC,
- może wykonywać czynności związane z uprawnieniem, które nie stanowi przedmiotu zawieszenia,
- b) uprawnienie uzupełniające:
- nie może korzystać z praw wynikających z tymczasowo zawieszonoego uprawnienia uzupełniającego lub jakiegokolwiek innego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, związanego z tym uprawnieniem uzupełniającym, z wyjątkiem sytuacji, w których zapewniany jest nadzór instruktora OJT posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej służby ATS,
 - może dalej korzystać z praw związanych z uprawnieniem uzupełniającym, które nie stanowi przedmiotu tymczasowego zawieszenia,
- c) uprawnienie uzupełniające w jednostce:
- nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z uprawnienia uzupełniającego w jednostce, z wyjątkiem sytuacji, w których jest nadzorowany przez instruktora OJT, posiadającego odpowiednie ważne uprawnienie dla zapewnianej ATS,
 - może wykonywać czynności lotnicze związane z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce, które nie stanowią przedmiotu tymczasowego zawieszenia,
- d) OJTI, nie wykonuje czynności lotniczych zarówno wynikających z niego, jak również z STDI,
- e) STDI – nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z tego uprawnienia,
- f) CCA – nie wykonuje czynności lotniczych wynikających z tego uprawnienia,
- g) uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej:
- nie zapewnia ATS, nawet pod nadzorem instruktora OJT.

10. SZKOLENIE PERSONELU ATS

10.1. Zasady ogólne

1. Nadrzędnym celem procesu szkolenia jest uzyskanie pełnej zgodności z wymaganiami ICAO oraz NATO w zakresie zapewnianych służb żeglugi powietrznej przez personel ATS.
2. Szkolenie personelu ATS realizowane jest na podstawie przepisów NATO, ICAO, wytycznych EUROCONTROL i EASA oraz wymagań zawartych w przepisach UE. Celem szkolenia jest utrzymanie zdolności personelu do stosowania wiedzy, umiejętności i doświadczenia na stanowiskach operacyjnych w ramach posiadanych uprawnień.
3. Nadzór nad organizacją i funkcjonowaniem systemu szkolenia personelu ATS pełni Szef SSRL SZ RP.
4. Za wyszkolenie i poziom merytorycznego przygotowania personelu ATS do wykonywania czynności lotniczych odpowiada dowódca jednostki wojskowej.
5. Szef SSRL SZ RP odpowiada za opracowanie szczegółowych zasad dotyczących:
 - 1) systemu szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 2) szkolenia na stanowiskach operacyjnych w organach ATC;
 - 3) procedury administracyjnej precyzującej proces nadawania i przedłużania ważności uprawnień oraz wymiany druków licencji i wykazów uprawnień;
 - 4) procesu oceny wiedzy i umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego.
6. W uzasadnionych przypadkach, w szczególności: 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 w *Instrukcji*, zasady szkolenia personelu ATS w zakresie niezbędnym do uzyskania uprawnień. Szczegółowe zasady szkolenia indywidualnego oraz warunki uzyskiwania uprawnień w takich przypadkach określa się w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP).

10.2. Wymagania dla kandydatów do pracy w Pionie SRL

1. Kandydatem do pracy w Pionie SRL jest osoba ubiegająca się o pracę na stanowiskach:
 - 1) w organach ATC;
 - 2) w BOZ.
2. Kandydat do pracy w charakterze kontrolera ruchu lotniczego powinien spełniać następujące wymagania:
 - 1) wiek minimum 18 lat;
 - 2) wykształcenie co najmniej średnie oraz świadectwo dojrzałości po zdaniu egzaminu maturalnego;
 - 3) znajomość języka angielskiego na poziomie 2222 według STANAG 6001 lub posiadanie uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka angielskiego na poziomie co najmniej operacyjnym (poziom 4);
 - 4) zdrowotne – w zakresie sprawności psychicznej i fizycznej.

3. Kandydat do pracy w BOZ powinien spełniać następujące wymagania:
 - 1) wiek minimum 18 lat;
 - 2) wykształcenie średnie;
 - 3) znajomość języka angielskiego na poziomie 1111 według STANAG 6001.
4. Decyzję o zakwalifikowaniu kandydata do szkolenia wstępnego podejmuje kierownik właściwego ośrodka szkolenia w porozumieniu z Szefem SSRL SZ RP.

10.3. Szkolenie personelu ATC

1. Szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego obejmuje całość kursów teoretycznych, ćwiczenia praktyczne obejmujące symulację i szkolenie operacyjne wymagane w celu zdobycia i zachowania umiejętności niezbędnych do zapewniania bezpiecznych, prawidłowych i sprawnych służb kontroli ruchu lotniczego.
2. Szkolenie kontrolerów ruchu lotniczego obejmuje:
 - 1) szkolenie wstępne, prowadzące do wydania licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) lub wydania dodatkowego uprawnienia i, w stosownych przypadkach, uprawnienia uzupełniającego, obejmujące:
 - a) szkolenie podstawowe: szkolenie teoretyczne i praktyczne mające na celu przekazanie podstawowej wiedzy i praktycznych umiejętności związanych z podstawowymi procedurami operacyjnymi,
 - b) szkolenie w zakresie uprawnień: szkolenie teoretyczne i praktyczne mające na celu przekazanie wiedzy i praktycznych umiejętności związanych z konkretnym uprawnieniem i, w stosownych przypadkach, uprawnieniem uzupełniającym;
 - 2) szkolenie w jednostce (organie ATC) prowadzące do wydania: licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL), uprawnienia uzupełniającego (dotyczy PAR) lub wydania/wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce – obejmuje:
 - a) etap szkolenia przygotowawczego, mającego na celu przede wszystkim przekazanie wiedzy dotyczącej procedur operacyjnych specyficznych dla miejsca i specyficznych aspektów zadań oraz umożliwienie ich zrozumienia,
 - b) etap szkolenia operacyjnego, będący ostatnim etapem szkolenia w jednostce, na którym wcześniej uzyskana wiedza na temat czynności rutynowych i umiejętności związanych z pracą jest stosowana w praktyce pod nadzorem wykwalifikowanego instruktora szkolenia operacyjnego w rzeczywistych sytuacjach w ruchu,
 - c) w uzasadnionych przypadkach – szkolenie zapoznawcze w cywilnych ośrodkach kontroli ruchu lotniczego;
 - 3) szkolenie uzupełniające, mające na celu utrzymanie ważności uprawnień uzupełniających, na które składają się:
 - a) szkolenie odświeżające, mające na celu przegląd, utrwalenie lub podwyższenie aktualnego poziomu wiedzy i umiejętności kontrolerów ruchu lotniczego z myślą o

zapewnieniu bezpiecznego, prawidłowego i sprawnego przepływu ruchu lotniczego obejmujące:

- szkolenie w zakresie standardowych praktyk i procedur z zastosowaniem zatwierdzonej frazeologii i skutecznej komunikacji,
- szkolenie w zakresie sytuacji anormalnych i awaryjnych z zastosowaniem zatwierdzonej frazeologii i skutecznej komunikacji,
- szkolenie w zakresie czynników ludzkich,

b) szkolenie odświeżające dla instruktorów szkolenia praktycznego, mające na celu odświeżenie wiedzy i umiejętności z zakresu praktycznych umiejętności nauczania,

c) szkolenie odświeżające dla osób oceniających, mające na celu odświeżenie wiedzy w zakresie umiejętności niezbędnych do dokonywania oceny,

d) w odpowiednich przypadkach – szkolenie przejściowe – mające na celu zapewnienie wiedzy i umiejętności odpowiednich z uwagi na zmianę środowiska operacyjnego i przeprowadzane przed skorzystaniem przez kontrolerów ruchu lotniczego z praw wynikających z licencji/Wykazu Upoważnień w zmienionym środowisku operacyjnym;

4) szkolenie specjalistyczne w Pionie SRL, prowadzone cyklicznie, przynajmniej 10 razy w roku dla całości personelu z zakresu wiedzy ujętej w załączniku 12 do *Instrukcji* i mające na celu podtrzymanie, aktualizację, pogłębienie oraz rozszerzenie wiedzy personelu ATS; za dobór zagadnień szkoleniowych odpowiadają: Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL wobec personelu ATC oraz Szef BOZ w stosunku do podoficerów informacji lotniczej.

3. Oprócz szkolenia, o którym mowa w pkt 2, kontrolerzy ruchu lotniczego mogą wziąć udział w:

- 1) szkoleniu instruktorów szkolenia praktycznego, prowadzonym do wydania uprawnień uzupełniających OJTI lub STDI;
- 2) szkoleniu osób oceniających, prowadzonym do wydania uprawnień uzupełniających CCA;
- 3) szkoleniu językowym, mającym na celu utrzymanie niezbędnego poziomu biegłości językowej w odniesieniu do języka angielskiego.

4. Schemat systemu szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego zawarty jest w załączniku 13 do *Instrukcji*.

5. Szkolenie wstępne realizowane jest w krajowych i zagranicznych organizacjach szkoleniowych na podstawie programów kursów szkoleniowych zgodnych z tematyką zawartą w Załączniku 1 do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r., ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011.

6. W ramach szkolenia wstępnego, o którym mowa w pkt 5, dopuszcza się szkolenie według indywidualnego toku szkolenia kandydata, który wykazał przed prowadzącym szkolenie, że posiada niektóre z wymaganych wiadomości lub umiejętności. Indywidualny tok szkolenia opracowuje – na podstawie zatwierdzonego programu szkolenia – prowadzący szkolenie i przedstawia Szefowi SSRL SZ RP do zatwierdzenia.
7. Zakres szkolenia teoretycznego lub praktycznego na szkoleniowym urządzeniu symulacji ruchu lotniczego dla dodatkowego uprawnienia może być zmniejszony odpowiednio do posiadanej dotychczasowej praktyki kontrolera ruchu lotniczego na analogicznych stanowiskach pracy. Powyższe wymaga akceptacji Szefa SSRL SZ RP.
8. Szkolenie w jednostce (organie ATC) prowadzone jest zgodnie z zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP planem szkolenia w jednostce (UTP) i obejmuje szkolenie w zakresie:
 - 1) procedur operacyjnych;
 - 2) specyficznych aspektów zadań;
 - 3) sytuacji anormalnych lub awaryjnych;
 - 4) czynników ludzkich.
9. Z wyjątkiem szkolenia przejściowego, etap szkolenia operacyjnego w jednostce nie może być krótszy niż:
 - 1) 45 godzin – w przypadku uprawnień ADI/AIR lub ADI/GMC (licencja) oraz uprawnienia uzupełniającego GMC (Wykaz Uprawnień);
 - 2) 90 godzin – w przypadku uprawnień ADV lub ADI/TWR (licencja) oraz uprawnienia uzupełniającego TWR (Wykaz Uprawnień);
 - 3) 180 godzin – w przypadku uprawnień APP lub APS (licencja/Wykaz Uprawnień);
 - 4) 200 kontroli precyzyjnego podejścia do lądowania statku powietrznego za pomocą radaru podejścia precyzyjnego, z których nie więcej niż 100 może być wykonanych na symulatorze ATC – na uprawnienie uzupełniające PAR (licencja/Wykaz Uprawnień).
10. Maksymalny dobowy czas szkolenia kandydata na członka personelu ATC na stanowisku operacyjnym nie może przekraczać 75% dobowego czasu pracy i nie obejmuje on czasu na instruktaże przed i po sesji szkoleniowej (briefing, debriefing).
11. Do szkolenia w jednostce uprawniona jest osoba posiadająca ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie oraz:
 - 1) licencję praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wraz z odpowiednim uprawnieniem oraz, w stosownych przypadkach, uprawnieniem uzupełniającym; lub
 - 2) licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wraz z odpowiednim uprawnieniem oraz, w stosownych przypadkach, uprawnieniem uzupełniającym;
 - 3) ważny Wykaz Uprawnień – w przypadku szkolenia przejściowego do uzyskania nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce (Wykaz Uprawnień).
12. W uzasadnionych przypadkach szkolenie w jednostce może zostać uzupełnione o szkolenie zapoznawcze w cywilnych organach ATC, którym Prezes ULC lub inna władza lotnicza

przyznała certyfikat lub zezwolenie na zapewnianie służb żeglugi powietrznej. Do takiego szkolenia uprawniona jest wyłącznie osoba posiadająca:

- 1) licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (S-ATCL) wydaną przez Prezesa ULC wraz z odpowiednim uprawnieniem oraz w stosownych przypadkach uprawnieniem uzupełniającym;
 - 2) ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie;
 - 3) świadectwo operatora radiotelefonisty stacji lotniskowej – wydane przez Urząd Komunikacji Elektronicznej.
13. Szkolenie przejściowe w jednostce (organie ATC) prowadzone jest zgodnie z zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP planem szkolenia w jednostce (UTP), z zastrzeżeniem, że:
- 1) czas trwania etapu szkolenia operacyjnego w jednostce nie będzie krótszy niż 50% czasu, o którym mowa w pkt 9;
 - 2) do udziału w szkoleniu przejściowym uprawniona jest wyłącznie osoba, która:
 - a) w przypadku gdy szkolenie ma na celu uzyskanie nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanego do Wykazu Uprawnień, posiada:
 - Wykaz Uprawnień z uprawnieniem lub uprawnieniem uzupełniającym i ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce,
 - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - b) w przypadku gdy szkolenie ma na celu uzyskanie nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanego do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego, posiada:
 - licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego z uprawnieniem, w stosownych przypadkach uprawnieniem uzupełniającym adekwatnym do realizowanego szkolenia i ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce,
 - ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie,
 - c) w przypadku gdy szkolenie ma na celu uzyskanie nowego uprawnienia, w stosownych przypadkach uprawnienia uzupełniającego oraz uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanych do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego:
 - posiada licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego,
 - w ramach szkolenia wstępnego odbyła szkolenie w zakresie tego uprawnienia,
 - posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego,
 - posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.

10.4. Wymagania dla kontrolerów ruchu lotniczego ubiegających się o wydanie uprawnień

1. Warunkiem wydania uprawnienia, w stosownym przypadku uprawnienia uzupełniającego oraz uprawnienia uzupełniającego w jednostce jest:

- 1) pomyślne ukończenie szkolenia w jednostce;
 - 2) pozytywny wynik oceny wiedzy i umiejętności w zakresie wnioskowanych uprawnień.
2. Uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia operacyjnego (OJTI) wydawane jest kontrolerowi ruchu lotniczego, który:
- 1) posiada licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub Wykaz Uprawnień wraz z ważnym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce;
 - 2) korzystał z praw wynikających z licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub Wykazu Uprawnień przez okres co najmniej 2 lat bezpośrednio poprzedzający złożenie wniosku;
 - 3) zaliczył szkolenie dla instruktorów szkolenia praktycznego;
 - 4) uzyskał pozytywny wynik oceny wiedzy i umiejętności w zakresie uprawnień OJTI.
3. W przypadku zdobycia przez Instruktora OJT nowego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego, praca w charakterze Instruktora OJTI w zakresie nowego uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego możliwa jest wyłącznie po zdobyciu co najmniej 12-miesięcznego doświadczenia w wykonywaniu czynności lotniczych związanych z tym uprawnieniem lub uprawnieniem uzupełniającym.
4. W przypadku zdobycia przez instruktora OJT nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, praca w charakterze instruktora OJTI w tej jednostce możliwa jest wyłącznie po zdobyciu co najmniej 6-miesięcznego doświadczenia w wykonywaniu czynności lotniczych związanych z tym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce.
5. Uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI) wydawane jest kontrolerowi ruchu lotniczego, który:
- 1) przez okres co najmniej 2 lat korzystał z praw wynikających z licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub Wykazu Uprawnień;
 - 2) zaliczył szkolenie dla instruktorów szkolenia praktycznego;
 - 3) uzyskał pozytywny wynik oceny wiedzy i umiejętności w zakresie uprawnień STDI.
6. Kontroler ruchu lotniczego posiadający wpisane do swojej licencji ważne uprawnienie OJTI może ubiegać się o uzyskanie STDI bez oceny wiedzy i umiejętności.
7. Uprawnienie osoby oceniającej (CCA) wydawane jest kontrolerowi ruchu lotniczego, który:
- 1) uzyskał rekomendację Szefa SSRL SZ RP po analizie, czy kandydat na osobę oceniającą:
 - a) wykazuje się motywacją i chęcią do wykonywania funkcji asesora,
 - b) ma umiejętność skutecznego porozumiewania się z ludźmi (zdolności interpersonalne),
 - c) jest zaangażowany na rzecz jakości i utrzymywania standardów w pracy,
 - d) jest zdolny do zachowania profesjonalnej bezstronności podczas oceniania kontrolerów,

- e) cieszy się zaufaniem społecznym środowiska kontrolerów ruchu lotniczego, niezbędnym do pełnienia funkcji asesora,
 - f) został zarekomendowany do pełnienia tej funkcji przez Szefa Pionu SRL lub Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL;
- 2) przez okres co najmniej 2 lat korzystał z praw wynikających z licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub Wykazu Upoważnień, z zastrzeżeniem, że:
- a) w przypadku ocen prowadzących do wydania upoważnienia uzupełniającego w jednostce – posiadają stosowne upoważnienie uzupełniające w innej jednostce przez okres co najmniej 3 lat,
 - b) w przypadku ocen prowadzących do przedłużenia i wznowienia upoważnienia uzupełniającego w jednostce – posiadają również upoważnienie uzupełniające w jednostce związane z oceną przez bezpośrednio poprzedzający okres co najmniej 1 roku,
 - c) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności kandydata ubiegającego się o wydanie lub wznowienie upoważnienia uzupełniającego OJTI – posiadają upoważnienie uzupełniające OJTI i korzystają z praw wynikających z tego upoważnienia uzupełniającego od co najmniej 3 lat,
 - d) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności kandydata ubiegającego się o wydanie lub wznowienie upoważnienia uzupełniającego STDI – posiadają upoważnienie uzupełniające STDI lub OJTI i korzystają z praw wynikających z tego upoważnienia uzupełniającego od co najmniej 3 lat,
 - e) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności kandydata ubiegającego się o wydanie lub wznowienie upoważnienia uzupełniającego osoby oceniającej – korzystają z praw wynikających z upoważnienia uzupełniającego osoby oceniającej od, co najmniej, 3 lat;
 - f) zaliczył szkolenie dla osób oceniających,
 - g) uzyskał pozytywny wynik oceny wiedzy i umiejętności w zakresie uprawnień CCA.
- 3) Decyzję o wydaniu odpowiednio upoważnienia CCA, z upoważnieniem uzupełniającym w jednostce (LCCA) lub bez upoważnienia uzupełniającego w jednostce (UCCA), podejmuje Szef SSRL SZ RP.

10.5. Szkolenie personelu biura odpraw załóg

1. Szkolenie personelu biura odpraw załóg obejmuje:
 - 1) szkolenie teoretyczne, którego celem jest przekazanie podstawowej wiedzy i praktycznych umiejętności dotyczących służby informacji lotniczej;
 - 2) szkolenie praktyczne, prowadzące do wydania uprawnień specjalisty AIS;
 - 3) szkolenie odświeżające, mające na celu przegląd, utrwalenie lub podwyższenie aktualnego poziomu wiedzy i umiejętności personelu BOZ – realizowane przez personel BOZ nie rzadziej niż raz na 5 lat.
2. Szkolenie teoretyczne i odświeżające realizowane jest w WSOSP w Dęblinie, SPSP lub

innych krajowych lub zagranicznych ośrodkach szkolenia.

3. Szkolenie praktyczne odbywa się na stanowiskach operacyjnych BOZ pod nadzorem personelu posiadającego ważne uprawnienia specjalisty AIS zgodnie z zasadami ujętymi w INOP BOZ.
4. Do szkolenia praktycznego na stanowiskach operacyjnych BOZ dopuszcza się wyłącznie osoby, które zaliczyły wymagane szkolenie teoretyczne.
5. Szkolenie praktyczne odbywa się na stanowisku operacyjnym BOZ pod nadzorem personelu posiadającego uprawnienia specjalisty AIS zgodnie z miesięcznym harmonogramem pracy zatwierdzonym przez szefa Pionu SRL. Szef Pionu SRL wyznacza osobę nadzorującą przebieg szkolenia praktycznego.
6. Nadzorujący praktykę na stanowisku operacyjnym ponosi pełną odpowiedzialność za działania praktykanta na stanowisku pracy.
7. Minimalny czas szkolenia na stanowisku operacyjnym wynosi 3 miesiące i może zostać skrócony wyłącznie po uzyskaniu akceptacji Szefa SSRL SZ RP.
8. Praktyka w BOZ zakończona jest egzaminem końcowym przed komisją egzaminacyjną powołaną przez szefa Pionu SRL, w którym odbywała się praktyka.
9. W skład komisji wchodzi:
 - 1) szef Pionu SRL/SKRL lub osoba przez niego upoważniona – przewodniczący komisji;
 - 2) szef BOZ – członek komisji;
 - 3) podoficer wyznaczony ze składu personelu BOZ, posiadający uprawnienia specjalisty AIS – członek komisji.
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 Pion SRL.

11. OCENA PERSONELU ATC

11.1. Przepisy ogólne

1. Nadrzędnym celem oceny personelu ATC jest obserwacja jakości, ocena standardów pracy oraz praktycznego stosowania wiedzy i zrozumienia tematyki przez personel ATC, w celu wydania, przedłużenia lub wznowienia ważności uprawnienia, uprawnienia uzupełniającego lub uprawnienia uzupełniającego w jednostce.
2. Oceny dzielą się na:
 - 1) ocenę wiedzy i umiejętności praktycznych, w celu:
 - a) wydania uprawnienia i w stosownym przypadku uprawnienia uzupełniającego do licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) – przeprowadzana na zakończenie szkolenia wstępnego,
 - b) wydania uprawnienia uzupełniającego w jednostce dla posiadacza licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) – przeprowadzana na zakończenie szkolenia w jednostce,
 - c) wydania posiadaczowi Wykazu Uprawnień nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce – przeprowadzana na zakończenie szkolenia przejściowego w jednostce,
 - d) wydania uprawnienia uzupełniającego OJTI, STDI lub CCA posiadaczowi licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego lub Wykazu Uprawnień – przeprowadzana na zakończenie stosownego szkolenia,
 - e) wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego (dotyczy PAR) dla posiadacza licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub Wykazu Uprawnień – przeprowadzana po spełnieniu wymagań określonych w rozdziale 9 *Instrukcji*;
 - 2) ocenę techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego przeprowadzaną okresowo w celu sprawdzenia poziomu kompetencji kontrolerów ruchu lotniczego oraz przedłużenia ważności posiadanych przez nich uprawnień uzupełniających w jednostce oraz uprawnień uzupełniających: PAR, OJTI, STDI lub CCA;
 - 3) ocenę wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności przeprowadzaną w celu określenia zakresu wymaganego szkolenia niezbędnego do:
 - a) wznowienia ważności uprawnienia i, w stosownych przypadkach, uprawnienia uzupełniającego – dotyczy S-MATCL, lub
 - b) wznowienia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego PAR – dotyczy MATCL oraz Wykazu Uprawnień;
 - 4) ocenę biegłości językowej mającą na celu określenie biegłości językowej kandydata w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego, przeprowadzaną na zasadach określonych w odrębnych przepisach.
3. Za nadzór i organizację procesu oceny kontrolerów ruchu lotniczego w Siłach Zbrojnych RP odpowiada wyznaczony przez Szefa SSRL SZ RP spośród personelu oddziału SRL SSRL SZ

RP nieetatowy pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC.

4. Do obowiązków nieetatowego pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC należą:
 - 1) nadzór nad funkcjonowaniem systemu oceny personelu ATC w SZ RP;
 - 2) gromadzenie oraz analiza dokumentacji związanej z oceną personelu ATC;
 - 3) wskazywanie osób oceniających do przeprowadzenia oceny;
 - 4) współpraca w zakresie bezpieczeństwa i standaryzacji pracy kontrolerów ruchu lotniczego z innymi komórkami organizacyjnymi systemu zarządzania ruchem lotniczym;
 - 5) opracowywanie propozycji pytań, zadań i scenariuszy na potrzeby realizowanych ocen;
 - 6) opracowanie wzorów dokumentacji procesu oceny personelu ATC;
 - 7) szkolenie asesorów w zakresie związanym z systemem oceny personelu ATC;
 - 8) współpraca z OSPSRL WSOSP Dęblin w zakresie możliwości przeprowadzania ocen z wykorzystaniem szkoleniowych urządzeń symulacji ruchu lotniczego;
 - 9) przedstawianie Szefowi SSRL SZ RP wniosków oraz zaleceń związanych z funkcjonowaniem systemu oceny personelu ATC;
 - 10) uczestnictwo w postępowaniach odwoławczych od wyniku oceny.
5. Pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC jest uprawniony do:
 - 1) przeprowadzania oceny personelu ATC w ramach posiadanych uprawnień;
 - 2) wyznaczania osób oceniających do przeprowadzenia oceny;
 - 3) rozpatrywania skarg oraz odwołań od wyniku oceny;
 - 4) inicjowania zmian oraz konsultowania programów szkolenia, instrukcji operacyjnych organów ATC oraz dokumentacji związanej z pracą operacyjną w organach ATC i szkoleniem personelu ATC;
 - 5) przetwarzania informacji zawartych w zaleceniach osób oceniających.
6. Za nadzór na procesem oceny w organie ATC odpowiada wyznaczany przez Szefa Pionu SRL nieetatowy Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów. W każdym Pionie SRL może być wyznaczony tylko jeden nieetatowy Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów, a jego wybór podlega akceptacji Szefa SSRL SZ RP (na pisemny wniosek Szefa Pionu SRL).
7. Do obowiązków nieetatowego Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL, w zakresie związanym z procesem oceny kontrolerów ruchu lotniczego, należą:
 - 1) organizacja i nadzór nad systemem oceny personelu ATC w Pionie SRL;
 - 2) nadzór nad pracą podległych osób oceniających;
 - 3) przydzielanie osób oceniających do kontrolerów ruchu lotniczego z uwzględnieniem pkt 10;
 - 4) przekazanie wyznaczonemu do OTP asesorowi zaleceń dotyczących ocenianego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 5) opracowanie rocznego harmonogramu OTP dla organów ATC;

- 6) współpraca z pełnomocnikiem Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC w zakresie dotyczącym szkolenia, oceny oraz standardów pracy w Pionie SRL.
8. Ocenę przeprowadza wyłącznie wyznaczona osoba oceniająca, z zastrzeżeniem, że:
 - 1) osoba oceniająca w organach ATC (UCCA) – to kontroler ruchu lotniczego posiadający ważne uprawnienie osoby oceniającej wydane bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce, upoważniony do przeprowadzania oceny w zakresie posiadanych uprawnień i uprawnień uzupełniających we wszystkich organach ATC;
 - 2) lokalna osoba oceniająca (LCCA) – to kontroler ruchu lotniczego posiadający ważne uprawnienie osoby oceniającej wydane z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce, upoważniony do przeprowadzania oceny w zakresie posiadanych uprawnień i uprawnień uzupełniających wyłącznie w określonym uprawnieniem uzupełniającym w jednostce organach ATC.
9. Osobę oceniającą zwaną dalej asesorem do przeprowadzania oceny wyznacza:
 - 1) Pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC – w celu:
 - a) oceny wiedzy i umiejętności praktycznych, o której mowa w pkt 2,
 - b) oceny techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego – na wniosek Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL (poprzez Szefa Pionu SRL) w przypadku:
 - braku możliwości wyznaczenia asesora spośród członków Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL,
 - konieczności przeprowadzenia kolejnej oceny dla kontrolera ruchu lotniczego, którego kompetencje zostały zakwestionowane, a on sam został odsunięty od wykonywania czynności lotniczych,
 - c) oceny wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności, o której mowa w pkt 2;
 - 2) Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL – w celu oceny techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego.
10. Asesorzy przydzielani są na potrzeby konkretnej oceny z uwzględnieniem równomiernego obciążenia asesorów pracą.
11. Z wyjątkiem oceny techniki i pracy (OTP), do oceny nie może być wyznaczony Asesor, który jest członkiem rodziny kandydata lub uczestniczył w procesie jego szkolenia w zakresie objętym planowaną oceną.
12. Asesorzy nie dokonują oceny, jeżeli istnieją przesłanki mogące negatywnie wpłynąć na ich obiektywność. O powyższym fakcie, wraz ze wskazaniem przyczyn, informują Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL.
13. Do obowiązków asesorów należą:
 - 1) bezstronne i obiektywne przeprowadzanie oceny poprzez rzetelne sprawdzenie wiedzy i umiejętności kandydata;
 - 2) zachowanie w tajemnicy, przed i w czasie trwania oceny, treści egzaminacyjnych;
 - 3) rzetelne prowadzenie wymaganej dokumentacji.

14. Asesorzy, w związku z wykonywanymi czynnościami uprawnieni są do:
 - 1) legitymowania personelu ATC przystępującego do oceny;
 - 2) odmowy przeprowadzenia oceny, w przypadku gdy:
 - a) niemożliwe jest ustalenie tożsamości kandydata,
 - b) kandydat, przystępujący do oceny, znajduje się w stanie po użyciu substancji psychoaktywnych,
 - c) kandydat przystępujący do oceny zaproponował asesorowi przyjęcie korzyści materialnej w zamian za uzyskanie pozytywnego wyniku oceny;
 - 3) formułowania wniosków i stosownych zaleceń po przeprowadzonej ocenie;
 - 4) dokonywania stosownych wpisów w dokumentacji personalnej personelu ATC.
15. Liczba asesorów w organie ATC powinna uwzględniać liczbę personelu ATC.

11.2. Przebieg procesu oceny personelu ATC

1. Zasady ogólne:
 - 1) ocenę przeprowadza się na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego lub w środowisku autonomicznym – na stanowiskach operacyjnych kontroli ruchu lotniczego bez udziału osób postronnych;
 - 2) ocenę z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego przeprowadza się w OSPSRL WSOSP Dęblin;
 - 3) ocenę na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego przeprowadza się na aktywnym, odpowiednio wyposażonym stanowisku pracy, z zastrzeżeniem, że ocena odbywa się:
 - a) wyłącznie na stanowiskach operacyjnych, których zakresu dotyczy ocena,
 - b) jeśli to możliwe – w trakcie zorganizowanego szkolenia lotniczego, a w organach ATC, gdzie występują okresowe wahania ruchu w czasie, z przewidywanym ruchem o natężeniu co najmniej średnim dla stanowiska/przestrzeni,
 - c) w obecności instruktora OJT posiadającego uprawnienia do pracy na danym stanowisku operacyjnym – w przypadku oceny prowadzonej przez osobę oceniającą w organach ATC (UCCA) – nie dotyczy oceny techniki pracy (OTP) przeprowadzanej w okresie ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce,
 - d) w miarę możliwości – bez obecności osób postronnych;
 - 4) ocenę wiedzy i umiejętności praktycznych ubiegających się o uprawnienie OJTI, STDI lub CCA przeprowadza się z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego;
 - 5) w przypadku oceny wiedzy i umiejętności praktycznych kandydata ubiegającego się o uprawnienie OJTI, STDI, CCA lub oceny techniki pracy kontrolera ruchu lotniczego w celu przedłużenia ważności posiadanych przez niego uprawnień OJTI/STDI w sytuacjach, w których nie ma możliwości wyznaczenia praktykanta – kontrolera ruchu lotniczego, jego rolę może pełnić wyznaczony kontroler ruchu lotniczego; wówczas

przed rozpoczęciem oceny asesor przeprowadza instruktaż dla wyznaczonego kontrolera, pełniącego rolę praktykanta, mający na celu ustalenie zakresu popełnianych błędów i metod interakcji z instruktorem nadzorującym praktykę;

- 6) minimalny czas trwania oceny wynosi:
 - a) 1 godzinę – w przypadku oceny przeprowadzanej z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego,
 - b) 2 godziny – w przypadku oceny przeprowadzanej na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego,
 - c) co najmniej 2 kontrole podejścia z wykorzystaniem PAR – w przypadku oceny dotyczącej uprawnień uzupełniających PAR,
- 7) proces oceny personelu ATC podlega dokumentowaniu; wzory dokumentacji opracowuje pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC.

2. Wymagania wstępne:

- 1) ocenę przeprowadza wyłącznie wyznaczony asesor;
- 2) kandydat powinien być powiadomiony przez wyznaczonego asesora o terminie oceny z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem, gwarantującym możliwość właściwego do niej przygotowania;
- 3) odmowa przystąpienia przez kandydata do oceny w wyznaczonym terminie musi być przez niego uzasadniona;
- 4) w przypadku niezgłoszenia się kandydata do oceny, z zastrzeżeniem ppkt 5, przyjmuje się, że kandydat nie zaliczył tej oceny;
- 5) w przypadku uzasadnionej, usprawiedliwionej nieobecności kandydata, spowodowanej w szczególności chorobą lub innymi zdarzeniami losowymi, termin oceny ulega przesunięciu;
- 6) ocena może zostać przerwana:
 - a) na wniosek kandydata,
 - b) przez asesora:
 - w przypadku stwierdzenia, że zostały naruszone warunki bądź zasady przeprowadzania oceny,
 - w przypadku stwierdzenia, że wiedza lub umiejętności kandydata w całości wymagają ponownego sprawdzenia,
- 7) z wyjątkiem oceny wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności oraz oceny techniki pracy, wynik oceny określa asesor jako „zaliczony” lub „niezaliczony”;
- 8) kandydat zalicza ocenę, jeśli w jej trakcie zaliczy wszystkie obowiązkowe czynności lotnicze (elementy) przewidziane dla tej oceny (wskazane w protokole z oceny);
- 9) w przypadkach określonych w pkt 2 ppkt 6, wynik oceny określa się jako „niezaliczony”;

10) w przypadku negatywnego wyniku oceny – asesor zobowiązany jest do wskazania rodzaju oraz ilości dodatkowego szkolenia lub dodatkowej praktyki; obowiązują procedury odwoławcze opisane w podrozdziale 11.7.

3. Przebieg oceny:

1) przed rozpoczęciem oceny kandydat potwierdza gotowość do jej rozpoczęcia, a asesor przydzielony do jej przeprowadzenia ma obowiązek powiadomić kandydata o jej przewidywanym przebiegu, przedstawić elementy, które będą jej przedmiotem, a także konsekwencje wynikające z oceny negatywnej;

2) w trakcie oceny asesor:

a) dokonuje sprawdzenia wiedzy teoretycznej kandydata z zakresu procedur, których realizacja w trakcie oceny nie będzie możliwa, w szczególności: procedury awaryjne, akcja odśnieżania lotniska, procedury w warunkach ograniczonej widzialności; zadawane pytania oparte powinny być na scenariuszu, co pozwala na sprawdzenie, jak kandydat mógłby zareagować w okolicznościach niedających się zaobserwować, a które w świetle szczegółowych procedur kontroli ruchu lotniczego są uważane za istotne,

b) nadzoruje i ocenia pracę kandydata oraz porównuje umiejętności operacyjne kandydata z oczekiwanymi standardami kontroli ruchu lotniczego, wyszczególnionymi w protokole z oceny;

3) w przypadku wystąpienia w trakcie oceny sytuacji anormalnej lub awaryjnej (dotyczy ocen realizowanych na stanowiskach operacyjnych kontroli ruchu lotniczego) asesor kontynuuje proces oceny; należy wziąć pod uwagę fakt, że postępowanie w takiej sytuacji jest jednym z elementów pracy i powinno być dodatkowym źródłem informacji o kompetencjach kandydata, jednakże asesor powinien ograniczyć się do oceny jedynie elementów istotnych i mających wpływ na bezpieczeństwo.

4. Elementy podlegające ocenie:

1) tematy docelowych wyników podlegających ocenie określa się w protokole z oceny; elementy podlegające ocenie to:

a) w przypadku uprawnień ADV, ADI, APP, APS oraz towarzyszących im uprawnień uzupełniających:

- stosowanie przepisów i procedur,
- przestrzeganie minimów separacji,
- prowadzenie łączności radiowej i koordynacji telefonicznej,
- porozumiewanie się,
- zobrazowanie informacji o ruchu,
- analiza i planowanie ruchu,
- szybkość i adekwatność reakcji,
- wykrywanie konfliktów,

- świadomość sytuacyjna,
 - zdolność regeneracji sił,
 - praca w zespole i inne umiejętności z zakresu czynników ludzkich,
- b) w przypadku uprawnień uzupełniających OJTI i STDI:
- przygotowanie do nadzorowania,
 - przygotowanie praktykanta do pracy (briefing),
 - udzielanie instrukcji, nadzorowanie i udzielanie pomocy,
 - ocena i omówienie sesji szkoleniowej (debriefing),
 - wypełnianie wymaganej dokumentacji,
 - działania po praktyce,
- c) w przypadku uprawnień uzupełniających CCA:
- briefing przed oceną,
 - obserwacja i prowadzenie notatek,
 - potwierdzanie obserwacji za pomocą odpowiednich pytań,
 - wypełnianie wymaganej dokumentacji,
 - dyskusja nad wynikiem oceny,
 - debriefing.

5. Zakończenie oceny.

- 1) na zakończenie oceny asesor przedstawia i omawia jej wynik z kandydatem; w trakcie omówienia asesor uzasadnia wynik oceny, informuje o jakości i poziomie bezpieczeństwa wykonywanych czynności lotniczych i jednocześnie przekazuje ewentualne zalecenia i wskazówki, których wdrożenie pozwoli na zmniejszenie ryzyka popełnienia błędu mogącego skutkować zagrożeniem bezpieczeństwa w ruchu lotniczym;
- 2) w przypadku negatywnego wyniku oceny asesor wskazuje rodzaj i zakres dodatkowego szkolenia; sformułowane zalecenia wpisywane są w dokumentacji oceny; zalecenia te mogą mieć formę:
 - a) doszkolenia we własnym zakresie – dotyczy w większości przypadków wiedzy teoretycznej,
 - b) odbycia dodatkowego szkolenia z wykorzystaniem urządzeń symulacji ruchu lotniczego lub na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego,
 - c) doszkolenia ze wspomaganiem zewnętrznym, w szczególności: szkolenia odświeżające, specjalistyczne, uzupełniające, zapoznawcze,
- 3) zalecenia, o których mowa w pkt 5, przekazywane są asesorowi wyznaczonemu do przeprowadzenia kolejnej oceny;
- 4) wszelkie uwagi, spostrzeżenia, zalecenia i wynik oceny wpisywane są w stosownej dokumentacji oceny; kandydat każdorazowo potwierdza własnoręcznym podpisem zapoznanie się z wynikiem oceny.

11.3. Ocena wiedzy i umiejętności praktycznych

1. Ocena wiedzy i umiejętności praktycznych personelu ATC ma na celu sprawdzenie poziomu wiedzy teoretycznej oraz obserwację jakości i standardów pracy w celu porównania z oczekiwanymi standardami kontroli ruchu lotniczego.
2. Ocenę wiedzy i umiejętności praktycznych personelu ATC przeprowadza wyznaczona przez Pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC – osoba oceniająca w organach ATC (UCCA).
3. Ocena wiedzy i umiejętności praktycznych personelu ATC przeprowadzana jest:
 - 1) z wykorzystaniem szkoleniowego urzędu symulacji ruchu lotniczego – dla kandydatów ubiegających się o:
 - a) uzyskania uprawnienia i, w stosownym przypadku, uprawnienia uzupełniającego do licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL),
 - b) uzyskanie po raz pierwszy uprawnienia uzupełniającego: OJTI, STDI lub CCA,
 - c) uzyskanie uprawnienia uzupełniającego w jednostce w przypadkach określonych w podrozdziale 10.1. pkt 6,
 - 2) na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego – dla kandydatów ubiegających się o:
 - a) uzyskanie lub wznowienie uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego (dotyczy PAR) wpisywanego do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL),
 - b) uzyskania nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanego do Wykazu Uprawnień,
 - c) wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego (dotyczy PAR) wpisywanego do Wykazu Uprawnień.
4. W trakcie oceny wiedzy i umiejętności praktycznych na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego wymagana jest obecność instruktora OJT posiadającego ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce związane z oceną. Instruktor OJT ponosi pełną odpowiedzialność za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego w określonej przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami w trakcie trwania oceny.
5. Do oceny wiedzy i umiejętności praktycznych w celu uzyskania uprawnienia i, w stosownym przypadku, uprawnienia uzupełniającego do licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) może przystąpić kandydat, który:
 - 1) zaliczył szkolenie wstępne;
 - 2) posiada ważne uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego.
6. Do oceny wiedzy i umiejętności praktycznych w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego w jednostce wpisywanego do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub Wykazu Uprawnień może przystąpić kandydat, który:

- 1) zaliczył szkolenie w jednostce (organie ATC) – dotyczy uprawnień wpisywanych do MATCL;
 - 2) zaliczył szkolenie przejściowe w jednostce (organie ATC) – dotyczy uprawnień wpisywanych do Wykazu Uprawnień;
 - 3) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
7. Do oceny wiedzy i umiejętności praktycznych w celu uzyskania nowego uprawnienia uzupełniającego w jednostce, o którym mowa w pkt 3 ppkt 1 lit. c, może przystąpić kontroler ruchu lotniczego, który zaliczył w OSPSRL WSOSP Dęblin szkolenie przejściowe określone w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP).
8. Do oceny wiedzy i umiejętności praktycznych w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego OJTI lub STDI może przystąpić kontroler ruchu lotniczego, który:
- 1) zaliczył szkolenie dla instruktorów szkolenia praktycznego;
 - 2) posiada ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce wpisane do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub Wykazu Uprawnień – dotyczy kontrolerów ruchu lotniczego ubiegających się o uzyskanie uprawnień OJTI;
 - 3) spełnia wymóg określony w podrozdziale 10.4., w zakresie dotyczącym warunków uzyskania uprawnień STDI – dotyczy kontrolerów ruchu lotniczego ubiegających się o uzyskanie uprawnień STDI.
9. Do oceny wiedzy i umiejętności praktycznych, w celu uzyskania uprawnienia uzupełniającego CCA, może przystąpić kontroler ruchu lotniczego, który:
- 1) zaliczył szkolenie dla osób oceniających;
 - 2) posiada ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce wpisane do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub Wykazu Uprawnień;
 - 3) spełnia wymóg określony w podrozdziale 10.4., w zakresie dotyczącym warunków uzyskania uprawnień CCA.
10. Do oceny wiedzy i umiejętności praktycznych, w celu wznowienia uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego (dotyczy PAR) wpisywanego do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) lub Wykazu Uprawnień, może przystąpić kandydat, który:
- 1) spełnia wymagania dotyczące wznowienia uprawnień uzupełniających w jednostce, o których mowa w rozdziale 9;
 - 2) posiada ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
11. Sprawdzenie spełnienia przez kandydata lub kontrolera ruchu lotniczego wymogów, o których mowa w pkt 5–10, dokonuje Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL.
12. W przypadku gdy kandydat lub kontroler ruchu lotniczego nie spełnia któregokolwiek z wymagań, o których mowa w pkt 5-10, asesor odmawia przeprowadzenia oceny i o powyższym fakcie informuje pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC.

11.4. Ocena techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego (OTP)

1. Kontrolerzy ruchu lotniczego podlegają okresowej ocenie kompetencji, zwanej dalej oceną techniki pracy (OTP).
2. Istotą OTP jest identyfikacja występowania niewłaściwych nawyków, odstępstw od przepisów i dobrych praktyk oraz zapobieganie rutynizowaniu procesu zapewniania służb ruchu lotniczego, które mogą negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji lotniczych.
3. OTP dokonywana jest na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego, na które ocenianemu kontrolerowi ruchu lotniczego wydano uprawnienie lub uprawnienie uzupełniające. W przypadku uprawnień STDI, OTP przeprowadza się z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego.
4. Przyjmuje się, że kontroler ruchu lotniczego jest kompetentny po uzyskaniu pierwszych uprawnień wpisanych do licencji MATCL lub Wykazu Uprawnień.
5. Datę ważności OTP ustala się na:
 - 1) 1 rok – dla kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 2) 3 lata – dla posiadaczy uprawnień uzupełniających OJTI, STDI oraz CCA, licząc od terminu uzyskania uprawnień.
6. Z zastrzeżeniem pkt 10, kompetencje zachowują ważność, odpowiednio:
 - 1) 12 miesięcy – dla uprawnień ADV, ADI, APP, APS oraz uprawnienia uzupełniającego PAR;
 - 2) 36 miesięcy – dla uprawnień OJTI, STDI oraz CCA.
7. OTP przeprowadzane jest w okresie swojej ważności, jednak nie wcześniej niż 3 miesiące przed jej upływem.
8. Fakt realizacji OTP na stanowisku operacyjnym nie wymaga wpisu w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej.
9. Termin OTP planowany jest w harmonogramie pracy kontrolerów ruchu lotniczego na podstawie ustalonego przez Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL harmonogramu OTP.
10. Termin ważności OTP powinien być dostosowany do terminu ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego dla danego organu ATC i ustalany jest zgodnie z harmonogramem OTP, odpowiednio:
 - 1) 1 rok – dla uprawnień ADV, ADI, APP, APS oraz uprawnienia uzupełniającego PAR,
 - 2) 3 lata – dla uprawnień STDI, OJTI oraz CCA- od upływu poprzedniego okresu ważności.
11. W przypadku zdarzeń losowych uniemożliwiających przeprowadzenie OTP w okresie 3 miesięcy przed upływem jej terminu ważności, nowy termin OTP wyznacza się niezwłocznie.
12. W razie niezachowania terminu ważności OTP, o których mowa w pkt 10, kontroler ruchu lotniczego nie może wykonywać czynności lotniczych wynikających z posiadanych

uprawnień do czasu przeprowadzenia oceny kompetencji. W takich przypadkach termin ważności OTP – po poddaniu się ocenie:

- 1) jest ustalany zgodnie z harmonogramem OTP (poprzednia data ważności OTP) – w przypadku, gdy OTP w celu przywrócenia kompetencji zrealizowano w niezawierającym się okresie 3 miesięcy od poprzedniej daty ważności, np. OTP, zgodnie z harmonogramem ważne do 12.12.2017 r.; kontroler, po przerwie w wykonywaniu czynności lotniczych, utracił kompetencje i dnia 17.08.2017 r. przystąpił do OTP w celu przywrócenia kompetencji; następna data ważności OTP – 12.12.2017 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 12.12.2017 r.; kontroler, po przerwie w wykonywaniu czynności lotniczych, utracił kompetencje i dnia 17.09.2017 r. przystąpił do OTP w celu ich przywrócenia; następna data ważności OTP – 12.12.2018 r.
13. Pozytywny wynik OTP przeprowadzonego w okresie 3 miesięcy przed upływem terminu ważności uprawnienia uzupełniającego w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego PAR, OJTI, STDI i CCA warunkuje przedłużenie ich ważności na kolejny okres 3 lat, pod warunkiem spełnienia wymogów, o których mowa w rozdziale 9.
 14. Instruktorzy oraz asesorzy podlegają ocenie kompetencji jako kontrolerzy ruchu lotniczego, a także w osobnym cyklu, w momencie przedłużania ważności uprawnień OJTI, STDI lub CCA.
 15. OTP przeprowadza asesor wyznaczony przez Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL posiadający stosowne uprawnienia właściwe dla danej oceny. W przypadku braku możliwości wyznaczenia asesora spośród członków Zespołu Instruktorów i Asesorów w danym organie ATC, Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL wnioskuje do pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC o przydzielenie innego Asesora na potrzeby konkretnego OTP.
 16. Zaleca się, aby w celu zapewnienia obiektywizacji oceny, w miarę możliwości kolejne OTP przeprowadzał inny asesor.
 17. W trakcie OTP pełną odpowiedzialność za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego w określonej przestrzeni powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami ponosi:
 - 1) oceniany kontroler ruchu lotniczego – w przypadku oceny dokonywanej zgodnie z harmonogramem OTP;
 - 2) asesor lub wyznaczony na potrzeby oceny instruktor szkolenia operacyjnego posiadający ważne uprawnienia uzupełniające w jednostce związane z oceną – w przypadku dokonywania oceny w celu przywrócenia kompetencji.
 18. Po zakończeniu OTP Asesor omawia z kontrolerem ruchu lotniczego wszelkie błędy

i niedociągnięcia, które zauważył w trakcie pracy ocenianego. Zastosowanie mają następujące poziomy ocen:

- 1) A – kompetencja w stopniu optymalnym – nie wymaga doszkolenia;
 - 2) B – kompetencja w stopniu wystarczającym, lecz nieoptymalnym – wskazane szkolenie we własnym zakresie;
 - 3) C – kompetencja na skraju dopuszczenia, poziom kompetencji znacznie obniżony – wskazane szkolenie uzupełniające;
 - 4) D – kompetencja na poziomie niedopuszczalnym, braki mogą mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo zapewnianych służb ruchu lotniczego.
19. Ocenę kompetencji uznaje się za zaliczoną w przypadku uzyskania co najmniej ocen A–C z wszystkich, przewidzianych dla tej oceny elementów (wskazanych w protokole z oceny).
 20. Ocenę kompetencji uznaje się za niezaliczoną, a kompetencje kontrolera ruchu lotniczego zakwestionowane w przypadku uzyskania co najmniej jednej oceny D z któregośkolwiek elementu przewidzianej dla tej oceny. W tym przypadku asesor powiadamia o tym fakcie Szefa Pionu SRL, który bez względu na dotychczasową ważność uprawnienia odsuwa kontrolera ruchu lotniczego od wykonywania czynności lotniczych związanych z tym uprawnieniem. O powyższym fakcie informuje dowódcę jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL, oraz Szefa SSRL SZ RP. Jednocześnie asesor wraz z Szefem Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL określają działania (zalecenia i rekomendacje), jakie należy podjąć w celu przywrócenia kompetencji.
 21. W przypadku zakwestionowania podczas OTP kompetencji kontrolera ruchu lotniczego skutkującego odsunięciem go od wykonywania czynności lotniczych, 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.
 22. Ocenianemu przysługuje prawo odwołania się od decyzji asesora. Obowiązują procedury opisane w podrozdziale 11.7.

11.5. Ocena wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności

1. Ocena wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności ma na celu określenie zakresu wymaganego szkolenia pod kątem spełniania w dalszym ciągu wymagań dotyczących posiadanych uprawnień, uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego PAR podlegających wznowieniu.
2. Ocena wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności przeprowadzana jest w OSPSRL WSOSP Dęblin i składa się z:
 - 1) oceny poziomu wiedzy teoretycznej z zakresu przewidzianego dla uprawnienia podlegającego wznowieniu przeprowadzonej przez personel OSPSRL WSOSP Dęblin w formie egzaminu teoretycznego w postaci testu pisemnego lub komputerowego (w formie pytań otwartych lub testu wyboru) albo egzaminu ustnego;

- 2) oceny wiedzy i umiejętności praktycznych przewidzianych dla uprawnienia podlegającego wznowieniu przeprowadzonej przez wyznaczonego asesora z wykorzystaniem szkoleniowego urządzenia symulacji ruchu lotniczego.
3. Ocena uwzględnia również dotychczasowe doświadczenie, staż oraz rodzaj posiadanych uprawnień.
4. W wyniku oceny wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności określony zostaje zakres szkolenia teoretycznego oraz praktycznego niezbędny do przywrócenia ważności uprawnień uzupełniających w jednostce lub uprawnienia uzupełniającego PAR, który następnie ujęty zostaje w indywidualnym planie szkolenia w jednostce (ITP) zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP.

11.6. Dokumentacja procesu oceny personelu ATC

1. Dokumentacja procesu oceny personelu ATC jest wspólna dla wszystkich organów ATC.
2. Wzory dokumentacji, w tym protokoły i karty z oceny, jak również zasady ich obiegu opracowuje nieetatowy pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC.
3. Dokumentacja procesu oceny personelu ATC jest przechowywana z zachowaniem poufności.
4. Dokumentacja podlega archiwizacji przez okres co najmniej 5 lat od czasu, kiedy kontroler ruchu lotniczego, którego dokumentacja dotyczy, utraci prawo do wykonywania zawodu.
5. Dostęp do dokumentacji związanej z procesem oceny personelu ATC ma oceniany, asesor, Szef Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL oraz nieetatowy pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP.
6. Dokumentację udostępnia się na żądanie dowódcy jednostki wojskowej, w którego kompetencji leży Pion SRL oraz osobom nadzorującym/kontrolującym.

11.7. Procedury odwoławcze

1. Personelowi przystępującemu do oceny przysługuje prawo odwołania się od:
 - 1) wyboru asesora wyznaczonego do przeprowadzenia danej oceny;
 - 2) wyniku oceny.
2. Odwołanie kieruje się pisemnie do nieetatowego pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny personelu ATC, wraz z uzasadnieniem, w terminie 7 dni roboczych od daty:
 - 1) uzyskania informacji o asesorze wyznaczonym do przeprowadzenia oceny, lub
 - 2) uzyskania negatywnego wyniku oceny.
3. Pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny ma obowiązek powiadomić osobę odwołującą się o sposobie rozpatrzenia odwołania w ciągu 14 dni.
4. W przypadku odwołania się od wyboru asesora, przeprowadzenie OTP wstrzymuje się do czasu rozpatrzenia odwołania przez pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny. W przypadku uznania odwołania za zasadne, pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny wyznacza do przeprowadzenia oceny innego asesora; decyzja ma charakter ostateczny.
5. W przypadku odwołania od wyniku:

- 1) oceny wiedzy i umiejętności praktycznych – pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP może wyrazić zgodę na ponowne przystąpienie do oceny przed innym asesorem, jednak nie wcześniej niż po zrealizowaniu przez kandydata wszystkich uprzednio sformułowanych przez asesora zaleceń; wynik ponownej oceny ma charakter ostateczny;
 - 2) oceny techniki pracy kontrolerów ruchu lotniczego:
 - a) wszczęcie procedury odwoławczej nie wstrzymuje konieczności odsunięcia kontrolera od wykonywania czynności lotniczych,
 - b) przeprowadza się ponowne OTP przez innego asesora i w obecności pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny kontrolerów ruchu lotniczego; wynik OTP przeprowadzonej pod nadzorem pełnomocnika Szefa SSRL SZ RP ds. oceny kontrolerów ruchu lotniczego uznaje się za ostateczny;
 - 3) oceny wcześniejszego poziomu wiedzy i umiejętności – pełnomocnik Szefa SSRL SZ RP ds. oceny kontrolerów ruchu lotniczego może zdecydować o jej ponownym przeprowadzeniu.
6. W przypadku negatywnego wyniku ponownej oceny przeprowadzonej w trybie odwoławczym, kandydat może złożyć w terminie 7 dni od daty jej przeprowadzenia odwołanie od jej wyniku do Szefa SSRL SZ RP. W wyniku analizy dokumentacji procesu oceny, Szef SSRL SZ RP może uznać:
- 1) odwołanie za niezasadne i podtrzymać negatywny wynik oceny;
 - 2) odwołanie za zasadne i wyznaczyć termin ponownej oceny.
7. Od decyzji, o której mowa w pkt 6, nie przysługuje prawo odwołania.

12. DOKUMENTACJA PIONU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO

12.1. Przepisy ogólne

1. Prowadzenie dokumentacji w Pionie SRL w sposób właściwy gwarantuje jednolitość funkcjonowania Pionu SRL w systemie zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP.
2. Dokumentowanie i archiwizowanie działalności operacyjnej i procesu szkolenia pozwala określić przyczyny zdarzeń i poziom zagrożenia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym oraz monitorować jakość zapewnianych służb ruchu lotniczego.
3. Za zapewnienie oraz prowadzenie wymaganej dokumentacji w Pionie SRL odpowiada szef Pionu SRL.
4. Na przynajmniej jednym ze stanowisk operacyjnych w organie ATC lub BOZ powinny być dostępne aktualne wydania dokumentów wymienionych w załączniku 14 do *Instrukcji*. Dopuszcza się wersję elektroniczną.
5. Szef Pionu SRL dokonuje nie rzadziej niż raz w miesiącu sprawdzenia aktualności dokumentacji, w tym aktualności wydań dokumentów wymienionych w załączniku 14 do *Instrukcji*.
6. Za aktualizację dokumentów normatywnych odpowiedzialny jest dowódca jednostki wojskowej, któremu podlega Pion SRL.
7. Dokumentacja Pionu SRL udostępniana jest osobom kontrolującym, posiadającym stosowne upoważnienie.
8. Wzory dokumentów funkcjonujących w Pionie SRL powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w *Instrukcji* lub w wytycznych Szefa SSRL SZ RP.
9. Dokumentacja Pionu SRL dzieli się na:
 - 1) operacyjną;
 - 2) szkoleniową;
 - 3) personalną.

12.2. Dokumentacja operacyjna Pionu SRL

1. Na stanowisku operacyjnym w organie kontroli lotniska (TWR) i organie kontroli zbliżania (APP) powinny być dostępne następujące dokumenty:
 - 1) instrukcja operacyjna organu ATC (INOP TWR lub INOP APP) – opisująca procedury postępowania oraz zasady funkcjonowania organu kontroli lotniska TWR lub organu kontroli zbliżania APP; za jej opracowanie oraz aktualizację odpowiada szef Pionu SRL; INOP organu ATC zatwierdza Szef SSRL SZ RP;
 - 2) paski postępu lotu (FPS) – stanowią dokument zawierający informacje ze złożonego planu lotu oraz bieżącego planu lotu; informacje w nich zawarte wprowadzane są przez kontrolera ruchu lotniczego na podstawie wydawanych zezwoleń, instrukcji, zwolnień kontroli oraz meldunków składanych przez załogi statków powietrznych; wyróżnia się następujące rodzaje pasków postępu lotu: żółte (przyłotowe), niebieskie (odlotowe) i czerwone (przelot przez przestrzeń, loty szkolne lub zajęcie przestrzeni); wzory oraz

sposób wypełniania pasków postępu lotu zawiera załącznik 15 do *Instrukcji*; ze względu na specyfikę operacji lotniczych dopuszcza się stosowanie innych niż wskazane paski postępu lotu; warunkiem ich stosowania jest akceptacja Szefa SSRL SZ RP oraz umieszczenie odpowiedniego wpisu w INOP organu ATC;

- 3) obowiązujące porozumienia operacyjne (LoA) oraz umowy operacyjne – stworzone pomiędzy zainteresowanymi stronami w celu uregulowania zasad współpracy operacyjnej; LoA podpisują zainteresowane strony, a jego treść podlega akceptacji Szefa SSRL SZ RP; porozumienie operacyjne lub umowa operacyjna powinna określać co najmniej:
 - a) przedmiot porozumienia/umowy,
 - b) podstawę prawną oraz umocowanie prawne stron porozumienia/umowy,
 - c) osoby odpowiedzialne za organizację współpracy,
 - d) szczegółowe zasady współpracy stron,
 - e) procedurę dotyczącą wprowadzania zmian do porozumienia/umowy oraz trybu jej wypowiedzenia i rozwiązania,
 - f) sposób rozstrzygania sporów;
- 4) dokumenty wewnętrzne jednostki wojskowej związane z funkcjonowaniem i działalnością operacyjną Pionu SRL, w szczególności: stałe procedury operacyjne dyżurnej zmiany bojowej, instrukcja FOD;
- 5) dobowy raport przebiegu służby (*Daily Log*) – dokument przeznaczony do archiwizacji zdarzeń operacyjnie ważnych dla funkcjonowania organu kontroli ruchu lotniczego; zdarzenia operacyjnie ważne to takie, które mają bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo oraz ciągłość służb ruchu lotniczego zapewnianych przez organ kontroli ruchu lotniczego; ponadto dokument stanowi potwierdzenie odbycia praktyki operacyjnej w aspekcie utrzymania wymaganego poziomu kompetencji przez kontrolerów ruchu lotniczego; do zdarzeń operacyjnie ważnych zalicza się:
 - a) podział czasu pracy na stanowiskach operacyjnych – ze szczególnym 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,
 - b) status urządzeń technicznych (system radarowy, środki łączności) będących w wyposażeniu organu,
 - c) zmiany mające wpływ na działalność operacyjną organu:
 - zmiany kierunku RWY w użyciu,
 - prace oraz ograniczenia na polu manewrowym lotniska,
 - istotne zmiany warunków atmosferycznych i związana z tym dostępność lotniska (lotnisk),

- dostępność pomocy radionawigacyjnych,
- ograniczenia w przestrzeni powietrznej,
- d) zdarzenia związane z realizacją szkolenia lotniczego,
- e) zdarzenia związane z wykonywaniem funkcji misji *Air Policing*,
- f) zaistniałe sytuacje anormalne i awaryjne oraz odstępstwa od obowiązujących norm i przepisów mające wpływ na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym,
- g) inne, ważne operacyjnie informacje, w szczególności: loty modeli latających, informacja o przeprowadzonym instruktażu przez Szefa Pionu SRL, inspekcja pola manewrowego lotniska, oczyszczanie pola manewrowego.

Daily Log prowadzony jest przez zmiany dyżurne organu ATC w systemie 24-godzinnym, a w przypadku organów ATC niefunkcjonujących 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. Do dokonywania wpisów w *Daily Log* upoważniony jest wyłącznie członek zmiany dyżurnej organu ATC. Dokument składa się z 3 części:

- a) część 1 – zawiera wykaz imienny personelu wchodzącego w skład zmiany dyżurnej organu oraz listę kontrolną obowiązkowych czynności podczas przejścia stanowiska operacyjnego,
- b) część 2 – zawiera szczegółowy podział czasu pracy personelu na stanowiskach operacyjnych organu kontroli ruchu lotniczego z uwzględnieniem czasu rozpoczęcia i zakończenia pełnienia obowiązków na stanowisku,
- c) część 3 – zawiera informacje dotyczące zdarzeń operacyjnie ważnych wraz z ich czasem wystąpienia; wpisy potwierdzane są inicjałami wpisującego.

Daily Log prowadzi się zgodnie z poniższymi zasadami:

- a) wpisów dokonuje się pismem drukowanym,
- b) każdy wpis sygnowany jest inicjałami osoby dokonującej wpisu;
- c) za treść wpisu odpowiada osoba go dokonująca,
- d) zastosowanie ma czas UTC.

Daily Log dostosowywany jest do potrzeb organu ATC, a jego wzór umieszczany w INOP organu ATC. Przykładowy *Daily Log* zawiera załącznik 16 do *Instrukcji*.

- 6) formularze, składane na zasadach opisanych w rozdziale 4 *Instrukcji*:
 - a) zgłoszenia nieprawidłowości w ruchu lotniczym (ATIR – *Air Traffic Incident Report*) – zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku 1 do *Instrukcji*,
 - b) zgłoszenia wtargnięcia na drogę startową (RI – *Runway Incursion*) – zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku 2 do *Instrukcji* (dotyczy wyłącznie organów kontroli lotniska),

- c) zgłoszenia zdarzenia ATM/CNS – zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku 3 do *Instrukcji*,
 - d) rozmowy telefonicznej o zagrożeniu – zgodnie ze wzorem przedstawionym w załączniku 4 do *Instrukcji*;
- 7) plany szkolenia w jednostce (UTP) – program kursu w zakresie uprawnień uzupełniających w jednostce właściwy dla uprawnień, normujący i precyzujący przebieg szkolenia praktykantów – kontrolerów ruchu lotniczego na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego; plany szkoleń w jednostce określają:
- a) strukturę szkolenia w jednostce,
 - b) czas trwania, w tym długość każdego z etapów i faz szkolenia w jednostce,
 - c) docelowe wyniki szkolenia w jednostce,
 - d) metodykę szkolenia w jednostce,
 - e) kwalifikacje, role i obowiązki personelu szkolącego,
 - f) wszystkie elementy systemu oceny wiedzy i umiejętności, w tym:
 - organizację pracy,
 - ocenę postępów szkolenia oraz egzaminy,
 - proces przedterminowego zakończenia szkolenia oraz procedury odwoławcze,
 - g) wykaz określonych sytuacji anormalnych i awaryjnych specyficznych dla poszczególnych uprawnień uzupełniających w jednostce,
 - h) wymaganą dokumentację szkolenia w jednostce,
 - i) proces wprowadzania zmian w planie szkoleń w jednostce.

Plan szkolenia w jednostce opracowuje się zgodnie z EUROCONTROL *Guidelines for the Development of Unit Training Plans*. W przypadku określenia indywidualnych zasad szkolenia opracowuje się indywidualny plan szkolenia w jednostce (ITP). Plany szkolenia w jednostce UTP/ITP zatwierdza Szef SSRL SZ RP;

- 8) RIF – zbiór dokumentów bieżących (jeśli obowiązuje w Pionie SRL) – dokument za którego opracowanie odpowiada Szef Pionu SRL, zawierający wszelkie dane oraz informacje niezbędne w pracy operacyjnej;
 - 9) miesięczny harmonogram pracy personelu ATS – plan etatowych dyżurów dla personelu ATS tworzony przez Szefa Pionu SRL lub osobę przez niego upoważnioną, zgodnie z obowiązującymi przepisami dotyczącymi czasu pracy personelu ATS;
 - 10) harmonogram OTP – opracowany przez Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL zawierający zestawienie ważności uprawnień personelu ATC oraz planowane terminy OTP i podlegający zatwierdzeniu przez Szefa Pionu SRL.
2. Na stanowisku operacyjnym w Biurze Odpraw Załóg (BOZ) powinny być dostępne następujące dokumenty:
- 1) Zbiór Informacji Lotniczych – Polska (AIP, AIP-VFR oraz MIL-AIP);

- 2) instrukcja operacyjna biura odpraw załóg (INOP BOZ) – dokument zawierający zakres obowiązków personelu operacyjnego BOZ oraz standardowe procedury operacyjne lotniskowego biura odpraw załóg, które zostały ustanowione zgodnie z obowiązującymi przepisami i prawem lotniczym. Za opracowanie oraz aktualizację INOP BOZ odpowiedzialny jest szef Pionu SRL; INOP BOZ zatwierdza Szef SSRL SZ RP;
- 3) dziennik ewidencji wykonanych operacji lotniczych – dokument prowadzony zgodnie ze wzorem ujętym w INOP BOZ i przeznaczony do archiwizowania zdarzeń operacyjnie ważnych;
- 4) obowiązujące porozumienia operacyjne (LoA) – stworzone pomiędzy zainteresowanymi stronami w celu uregulowania zasad współpracy operacyjnej; LoA podpisują zainteresowane strony, a jego treść podlega akceptacji Szefa SSRL SZ RP;
- 5) dokumenty, wyszczególnione w wykazie dokumentacji operacyjnej, dostępnej na stanowisku, ujętej w INOP BOZ.

12.3. Dokumentacja szkoleniowa Pionu SRL

1. Dokumentacja szkoleniowa Pionu SRL obejmuje:
 - 1) dokumentację związaną z procesem szkolenia personelu ATS prowadzoną na zasadach opisanych w planach szkolenia w jednostce (UTP);
 - 2) dokumentację związaną z prowadzonym w Pionie SRL szkoleniem specjalistycznym i obejmującą:
 - a) plan szkolenia uzupełniającego – specjalistycznego Pionu SRL (na dany rok),
 - b) dziennik lekcyjny,
 - c) prezentacje multimedialne,
 - d) konspekty do zajęć (gdy są wymagane).

12.4. Dokumentacja personalna Pionu SRL

1. Dokumentacja personalna obejmuje:
 - 1) dokumenty potwierdzające posiadanie uprawnień:
 - a) Wykaz Upnień kontrolera ruchu lotniczego – stanowiący świadectwo posiadania wymaganych uprawnień do pracy na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego lotnisk wojskowych – załącznik 17 do *Instrukcji*,
 - b) licencję wojskowego kontrolera ruchu lotniczego (MATCL) – dokument wydawany z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej przez Szefa SSRL SZ RP po spełnieniu wymagań ujętych w rozdziale 8, posiadanie licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wraz z uprawnieniami jest warunkiem wymaganym do podjęcia pracy na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego; wzór licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego zawiera załącznik 18 do *Instrukcji*,
 - c) licencja praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego (S-MATCL) – dokument wydawany z upoważnienia Ministra Obrony Narodowej przez Szefa SSRL SZ RP po spełnieniu wymogów określonych w rozdziale 8; posiadanie licencji praktykanta-kontrolera

ruchu lotniczego wraz z uprawnieniami warunkuje zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego pod nadzorem instruktora OJT w ramach procesu szkolenia praktycznego na stanowiskach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego; wzór licencji praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego zawiera załącznik 19 do *Instrukcji*;

- 2) teczkę personalną – prowadzoną przez Szefa Pionu SRL lub osobę przez niego upoważnioną – zawierającą:
 - a) dane osobowe członka personelu ATS (karta osobowa) wraz z wykazem posiadanych uprawnień,
 - b) protokoły OTP dotyczące wszystkich posiadanych uprawnień – odnośnie do personelu ATC,
 - c) wyciągi z rozkazów dziennych Szefa SSRL SZ RP lub jego kopie dotyczące uzyskania, wznowienia, zawieszenia lub przedłużenia uprawnień – dotyczy personelu ATC,
 - d) wyciągi z rozkazu dziennego dowódcy jednostki wojskowej dotyczące nadania uprawnień specjalisty AIS – dotyczy personelu BOZ,
 - e) kopie zaświadczeń o odbytych szkoleniach w OSPSRL.

12.5. Archiwizacja dokumentów

1. Za archiwizację dokumentacji Pionu SRL odpowiada jego Szef.
2. Paski postępu lotu (FPS) oraz dobowe raporty przebiegu służby (*Daily Log*) archiwizowane są przez okres 3 miesięcy.
3. Dokumentacja związana z procesem szkolenia personelu ATS archiwizowana jest na zasadach opisanych w planach szkolenia w jednostce (UTP).
4. Przez okres 1 roku archiwizacji podlega:
 - 1) dziennik ewidencji wykonanych operacji lotniczych prowadzony przez BOZ;
 - 2) dokumentacja związana z prowadzonym w Pionie SRL szkoleniem specjalistycznym;
 - 3) miesięczne harmonogramy pracy personelu ATS (grafik dyżurów);
 - 4) harmonogramy OTP.
5. Teczki personalne prowadzone przez Szefa Pionu SRL przechowuje się do czasu, w którym osoba, której dotyczy dokumentacja, zakończy pracę w Pionie SRL.
6. Dokumentacja OTP prowadzona przez SSRL SZ RP podlega archiwizacji do czasu skreślenia członka personelu ATS z rejestru personelu ATS.
7. Po okresie, o którym mowa w pkt 2-5, dokumenty podlegają fizycznemu zniszczeniu w sposób uniemożliwiający ponowne odtworzenie danych lub wymagający nadmiernych kosztów, czasu lub działań do ich odtworzenia.

12.6. Wpisy w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej

1. Za przygotowanie wpisów do rozkazu dziennego dowódcy jednostki wojskowej, dotyczących działalności operacyjnej i szkoleniowej Pionu SRL, odpowiada szef Pionu SRL.

2. Informacje dotyczące uprawnień personelu ATC, ujęte w rozkazie dziennym Szefa SSRL SZ RP, nie są dublowane w rozkazie dziennym jednostki wojskowej.
3. Informacje dotyczące uprawnień do wykonywania czynności lotniczych personelu ATS oraz personelu pełniącego dodatkowe funkcje w Pionie SRL na dany rok umieszczane są w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej określającym organizację i funkcjonowanie jednostki wojskowej w danym roku, zgodnie z formatem ujętym w załączniku 20 do *Instrukcji*. Wszelkie zmiany związane z uzyskaniem, zmianą posiadanych przez personel uprawnień lub ubykiem personelu wymagają aktualizacji przedmiotowego rozkazu.
4. Do rozkazu dziennego dowódcy jednostki wojskowej wpisuje się:
 - 1) informacje dotyczące obsady w organach ATC i Biurze Odpraw Załóg na dany dzień – zgodnie z formatem ujętym w załączniku 20 do *Instrukcji*;
 - 2) informacje o rozpoczęciu, zakończeniu i nadaniu uprawnień specjalisty AIS;
 - 3) informacje dotyczące rozpoczęcia i zakończenia szkolenia w jednostce – zgodnie z formatem ujętym we właściwym dla uprawnień UTP.

13. REJESTR PERSONELU ATS

1. Szef SSRL SZ RP prowadzi rejestr personelu ATS, zwany dalej „rejestrem”, obejmujący swym zakresem personel ATC oraz personel BOZ. Na rejestr składają się:
 - 1) lista członków personelu lotniczego;
 - 2) karty osobowe członków personelu lotniczego;
 - 3) teczki osobowe członków personelu lotniczego wraz z zawartymi w nich dokumentami.
2. Do rejestru wpisuje się następujących członków personelu ATS:
 - 1) kontrolerów ruchu lotniczego;
 - 2) kandydatów na kontrolerów ruchu lotniczego, którzy zaliczyli szkolenie wstępne i uzyskali licencję praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego;
 - 3) personel BOZ.
3. W karcie osobowej członka personelu ATS zamieszcza się następujące dane ewidencyjne:
 - 1) podstawowe dane osobowe członka personelu ATS:
 - a) imiona i nazwisko,
 - b) numer PESEL, datę i miejsce urodzenia,
 - c) imię ojca,
 - d) zajmowane stanowisko służbowe,
 - e) datę wstąpienia do służby wojskowej,
 - f) wykształcenie,
 - g) poziom znajomości języków obcych;
 - 2) osobisty numer członka personelu ATS, którym oznaczane są wszystkie wydane mu licencje i uprawnienia;
 - 3) wykaz wszystkich licencji oraz uprawnień z uwzględnieniem:
 - a) oznaczenia licencji lub posiadanych uprawnień,
 - b) daty wydania licencji lub uprawnień,
 - c) uprawnień wpisanych do licencji lub Wykazu Uprawnień, z oznaczeniem terminu ich ważności i przedłużenia ich ważności,
 - d) okresów zawieszenia licencji oraz uprawnień wpisanych do licencji lub Wykazu Uprawnień,
 - e) danych dotyczących uprawnień w zakresie biegłości językowej.
4. Teczka osobowa członka personelu ATS zawiera:
 - 1) oświadczenie o wyrażeniu zgody na przetwarzanie przez SSRL SZ RP danych osobowych;
 - 2) dokumenty złożone w związku z ubieganiem się o wydanie licencji lub Wykazu Uprawnień oraz o wydanie albo wznowienie ważności uprawnień wpisywanych do tych dokumentów;
 - 3) protokoły z przeprowadzonych ocen w celu wydania licencji/Wykazu Uprawnień albo do wydania lub wznowienia ważności uprawnień wpisywanych do tych dokumentów;

- 4) informacje dotyczące zdarzeń lotniczych z udziałem członka personelu ATS.
5. Dane osobowe członka personelu ATS zawarte w rejestrze i teczce osobowej podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych.
6. Skreślenie członka personelu ATS z rejestru następuje w przypadku:
 - 1) zakończenia służby wojskowej przez członka personelu lotniczego;
 - 2) upływu terminu 5 lat od dnia upływu terminu ważności uprawnień wpisanych do licencji lub Wykazu Uprawnień;
 - 3) śmierci albo uznania za zmarłego.
7. Kartę i teczkę osobową członka personelu ATS skreślonego z rejestru przechowuje się w rejestrze przez okres 1 roku od chwili jego skreślenia z rejestru.
8. Po okresie, o którym mowa w pkt 7, dokumenty podlegają fizycznemu zniszczeniu w sposób uniemożliwiający ponowne odtworzenie danych lub wymagający nadmiernych kosztów, czasu lub działań do ich odtworzenia.
9. Za aktualizację danych osobowych personelu ujętych w rejestrze odpowiada szef Pionu SRL.
10. Szczegółowe zasady prowadzenia rejestru, dokonywania wpisów oraz wprowadzania zmian w rejestrze personelu ATS określa Szef SSRL SZ RP.

14. PRZEPISY KOŃCOWE

1. Licencje wojskowego kontrolera ruchu lotniczego oraz praktykanta-wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wraz z wpisanymi do nich uprawnieniami wydane na podstawie *Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IRL-2013)*, sygn. WLOP 493/2013 uznaje się za ważne do czasu ich wymiany, jednak nie później niż do dnia 31 maja 2017 r.
2. Wykaz Uprawnień kontrolera ruchu lotniczego wydany na podstawie *Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (IRL-2013)*, sygn. WLOP 493/2013 uznaje się za ważny do czasu utraty jego ważności.
3. Posiadaczom uprawnienia uzupełniającego AIR wraz z uprawnieniem uzupełniającym GMC towarzyszącym uprawnieniu ADI wpisanym do licencji wojskowego kontrolera ruchu lotniczego wydaje się uprawnienie ADI z uprawnieniem uzupełniającym TWR.
4. Uprawnienie uzupełniające osoby oceniającej (CCA) bez konieczności odbycia stosownego szkolenia zostanie wydane dotychczasowym członkom Komisji Egzaminacyjnej SRL powołanym rozkazem dziennym Szefa SSRL SZ RP, odpowiednio:
 - 1) egzaminatorom 1. stopnia – bez uprawnienia uzupełniającego w jednostce (osoba oceniająca w organach ATC-UCCA);
 - 2) egzaminatorom 2. stopnia – z uprawnieniem uzupełniającym w jednostce (lokalna osoba oceniająca – LCCA).
5. Za datę ważności uprawnienia uzupełniającego osoby oceniającej uznaje się ważność z ostatniej przeprowadzonej oceny techniki pracy (OTP) asesora lub trzy lata od daty powołania do składu Komisji Egzaminacyjnej SRL.
6. Uprawnienie uzupełniające instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (STDI) zostanie wydane dotychczasowym posiadaczom specjalnego uprawnienia uzupełniającego instruktora symulatorowego (OSTI).
7. Szkolenie w jednostce (organie ATC) rozpoczęte przed dniem 1 stycznia 2017 r. kontynuowane jest zgodnie z właściwym dla danego uprawnienia UTP obowiązującym w chwili rozpoczęcia szkolenia.

ZAŁĄCZNIKI DO INSTRUKCJI

Formularz zgłoszenia nieprawidłowości w ruchu lotniczym
Air Traffic Incident Report Form

1. Rodzaj nieprawidłowości ¹⁾				2. Data/czas nieprawidłowości		.....
<input type="checkbox"/> Zbliżenie <input type="checkbox"/> Przeszkoda na drodze startowej <input type="checkbox"/> Nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową <input type="checkbox"/> Procedura <input type="checkbox"/> Urządzenie				3. Pozycja		.....
4. Statki powietrzne uczestniczące w zdarzeniu ²⁾							
Obiekt/statok powietrzny 1:				Obiekt/statok powietrzny 2:			
Znak wywoławczy	.....	Typ	.....	Znak wywoławczy	.....	Typ	.....
Rodzaj planu lotu	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR	<input type="checkbox"/> Żaden	Rodzaj planu lotu	<input type="checkbox"/> IFR	<input type="checkbox"/> VFR	<input type="checkbox"/> Żaden
Kurs i trasa				Kurs i trasa			
Prędkość (GND)	..... kt	..... km/h		Prędkość (GND)	..... kt	..... km/h	
Wysokość/poziom lotu				Wysokość/poziom lotu			
Identyfikacja radarowa				Identyfikacja radarowa			
<input type="checkbox"/> Bez radaru <input type="checkbox"/> Identyfikacja radarowa <input type="checkbox"/> Brak identyfikacji radarowej				<input type="checkbox"/> Bez radaru <input type="checkbox"/> Identyfikacja radarowa <input type="checkbox"/> Brak identyfikacji radarowej			
Wznoszenie lub zniżanie statku powietrznego				Wznoszenie lub zniżanie statku powietrznego			
<input type="checkbox"/> Lot poziomy <input type="checkbox"/> Wznoszenie <input type="checkbox"/> Zniżanie				<input type="checkbox"/> Lot poziomy <input type="checkbox"/> Wznoszenie <input type="checkbox"/> Zniżanie			
Przekazane informacje o ruchu				Przekazane informacje o ruchu			
<input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji				<input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji			
Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS				Rada dla uniknięcia kolizji wydana przez ATS			
<input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji				<input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie radaru <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie obserwacji wzrokowej <input type="checkbox"/> Tak, na podstawie innych informacji			
Pokładowy system zapobiegania kolizji – ACAS				Pokładowy system zapobiegania kolizji – ACAS			
<input type="checkbox"/> Brak <input type="checkbox"/> Przekazana informacja doradcza o ruchu (TA) <input type="checkbox"/> Przekazana propozycja rozwiązania (RA) <input type="checkbox"/> Nieprzekazana informacja doradcza o ruchu (TA) ani propozycja rozwiązania (RA)				<input type="checkbox"/> Brak <input type="checkbox"/> Przekazana informacja doradcza o ruchu (TA) <input type="checkbox"/> Przekazana propozycja rozwiązania (RA) <input type="checkbox"/> Nieprzekazana informacja doradcza o ruchu (TA) ani propozycja rozwiązania (RA)			
Podjęte działania antykolizyjne				Podjęte działania antykolizyjne			
<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie ustalono				<input type="checkbox"/> Tak <input type="checkbox"/> Nie <input type="checkbox"/> Nie ustalono			
5. Odległość	Najmniejsza odległość pozioma	.....		Najmniejsza odległość pionowa	.....	
6. Warunki meteorologiczne podczas lotu				<input type="checkbox"/> IMC		<input type="checkbox"/> VMC	

1) Patrz objaśnienia na stronie drugiej.

2) W przypadku większej liczby obiektów/statków powietrznych użyj dodatkowego formularza.

VERTE

7. Działania podjęte przez organ ATS

Opisz to, co uważasz za istotne i ważne. Załącz także swoje przemyślenia dotyczące istoty problemu. Co można zrobić, aby w przyszłości go uniknąć lub naprawić? Użyj dodatkowej kartki, jeśli uznasz to za konieczne.

8. Diagram rysunkowy

Narysuj szkic zaistniałej nieprawidłowości. Zaznacz na rysunku np. AWY, NAV AIDS, RWY, TWY i inne.

9. Organ, stanowisko, imię i nazwisko, podpis osoby składającej meldunek

Organ

Stanowisko

Stopień, imię i nazwisko, podpis, data

10. Stanowisko, imię i nazwisko, podpis osoby przyjmującej meldunek

Stanowisko

Stopień, imię i nazwisko, podpis, data

Objaśnienia

Rodzaje nieprawidłowości, które wymagają wypełnienia powyższego formularza:

- 1) wystąpienie przeszkody (za przeszkodę uważa się także zwierzęta lub stada ptaków) na drodze startowej lub w jej otoczeniu, która może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla startującego lub lądującego statku powietrznego;
- 2) nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową, które może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla startującego lub lądującego statku powietrznego;
- 3) wygenerowanie STCA, w następstwie zdarzenia związanego z naruszeniem minimów separacji;
- 4) wystąpienie RA lub innego znaczącego zdarzenia związanego z działaniem ACAS;
- 5) wystąpienie MSAW, w następstwie zdarzenia, gdy naruszenie minimalnej bezpiecznej wysokości bezwzględnej było niezamierzone i stanowiło dla statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany potencjalne zagrożenie zderzenia z terenem;
- 6) niebezpieczne zbliżenie (AIRPROX);
- 7) poważne trudności powodujące zagrożenie dla statków powietrznych powstałe w wyniku błędnych procedur, nieprzestrzegania ustalonych procedur lub uszkodzenia urządzeń naziemnych.

Punkt 1. Odbiorca zgłoszenia Odbiorcą zgłoszenia jest szef Pionu SRL, który z kolei przekazuje meldunek do osób wyszczególnionych w <i>Instrukcji ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP</i> .	<input type="checkbox"/> Szef Pionu SRL
Punkt 2. Rodzaj zdarzenia Zdarzenie należy zakwalifikować jako zdarzenie operacyjne lub zdarzenie techniczne lub zdarzenie organizacyjne.	<input type="checkbox"/> Zdarzenie operacyjne <input type="checkbox"/> Zdarzenie techniczne <input type="checkbox"/> Zdarzenie organizacyjne
Punkt 3. Nazwa zdarzenia Nazwa zdarzenia powinna oddawać charakter zdarzenia i w miarę możliwości być zgodna z nazwami zdarzeń ujętych w obowiązującej <i>IZRL</i> .	Wypadek lotniczy a/c SPABC/AN2 w CTR <i>Niebezpieczne zbliżenie a/c ABC101 i XYZ987</i> <i>Awaria VOR/DME LIN</i> <i>Praca w zmniejszonej obsadzie</i>
Punkt 4. Data i godzina (godziny) zdarzenia Należy wpisać datę zdarzenia i godzinę lub przedział czasu zajścia zdarzenia w UTC.	20-01-2009, 15.01 UTC 31-01-2009, 15.00–17.15 UTC
Punkt 5a. Miejsce zdarzenia operacyjnego Punkt ten należy wypełnić w przypadku zaistnienia zdarzenia operacyjnego w ATM.	<input type="checkbox"/> AD.....EPXX.....
Punkt 5b. Obiekt zdarzenia technicznego Punkt ten należy wypełnić w przypadku zaistnienia zdarzenia technicznego.	<input type="checkbox"/> NAV.....VOR/DME LIN.....
Punkt 6. Uczestnicy zdarzenia operacyjnego Punkt ten należy wypełnić w przypadku zaistnienia zdarzenia operacyjnego w ATM.	ABC101, B737/XYZ987, AN28/samochód straży
Punkt 7. Przebieg zdarzenia Przebieg zdarzenia należy opisać, podając podstawowe fakty, okoliczności i przyczyny zdarzenia.	O 12.01 UTC samochód straż 1 wjechał bez zezwolenia na RWY22. W tym czasie podchodził a/c XYZ987, AN28
Punkt 8. Podjęte działania Należy opisać działania, jakie zostały podjęte w trakcie zdarzenia lub bezpośrednio po nim przez personel ATM/CNS w celu zapewnienia wymaganego stopnia bezpieczeństwa.	Przerwałem podejście a/c XYZ987, nakazałem wykonanie odejścia na drugi krąg. Zadzwoniłem do Dyżurnego Portu. Sporządziłem raport Runway Incursion
Punkt 9. Stopień zagrożenia Stopień zagrożenia należy określić dla zdarzenia operacyjnego oraz zdarzenia technicznego. Stopień zagrożenia składa się z wagi zagrożenia oraz częstotliwości występowania zdarzenia. Zdarzenie operacyjne Zdarzenie techniczne za zagrożenia Waga zagrożenia Wypadek (nieklasyfikowany) (AA) Całkowita niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM (1) Bardzo często (A) Poważny incydent (A) Poważna niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM (2) Często (B) Główny incydent (B) Częściowa niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM (3) Sporadycznie (C) Znaczący incydent (C) Zdolność zapewnienia bezpiecznej, ale zdegradowanej służby ATM (4) Rzadko (D) Nieokreślony incydent (D) Nieokreślone zdarzenie (5) Bardzo rzadko (E) Incydent niewpływający (E) Zdarzenie niewpływające na zapewnianie służb ATM na bezpieczeństwo	A3 – poważny incydent występujący sporadycznie, AA5 – całkowita niemożność bezpiecznego zapewnienia służb ATM występująca bardzo rzadko, E1 – incydent niewpływający na bezpieczeństwo, występujący bardzo często. Wypadek lotniczy – nie klasyfikujemy.
Punkt 10. Załączniki Do formularza mogą być załączone dokumenty i materiały. Mogą nimi być zarówno meldunki, których składanie opisane jest przepisami, np.: meldunek ATIR, meldunek <i>Runway Incursion</i> , jak i inne materiały takie jak notatka służbowa, depesze ATS, paski postępu lotu itp. Rodzaje nieprawidłowości, które wymagają wypełnienia formularza ATIR: 1) wystąpienie przeszkody (za przeszkodę uważa się także zwierzęta lub stada ptaków) na drodze startowej lub w jej otoczeniu, która może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla startującego lub lądującego statku powietrznego; 2) nieuprawnione wtargnięcie na drogę startową, które może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa dla startującego lub lądującego statku powietrznego; 3) wygenerowanie STCA, w następstwie zdarzenia związanego z naruszeniem minimów separacji; 4) wystąpienie RA lub innego znaczącego zdarzenia związanego z działaniem ACAS; 5) wystąpienie MSAW, w następstwie zdarzenia, gdy naruszenie minimalnej bezpiecznej wysokości bezwzględnej było niezamierzone i stanowiło dla statku powietrznego wykonującego lot kontrolowany potencjalne zagrożenie zderzenia z terenem; 6) niebezpieczne zbliżenie (AIRPROX); 7) poważne trudności powodujące zagrożenie dla statków powietrznych powstałe w wyniku błędnych procedur, nieprzestrzegania ustalonych procedur lub uszkodzenia urządzeń naziemnych. Wypełnienie formularza <i>Runway Incursion</i> jest wymagane w przypadku zajścia zdarzenia polegającego na nieuprawnionej obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby na polu wzlotów.	<input type="checkbox"/> Meldunek ATIR <input type="checkbox"/> Meldunek <i>Runway Incursion</i> <input type="checkbox"/> Inne.....Plan lotu.....
Punkt 11. Organ ATC, sektor, stanowisko pracy, imię i nazwisko, data wypełnienia. Wypełniony formularz należy podpisać, podając: nazwę organu ATM, stanowisko pracy, imię i nazwisko oraz datę wypełnienia. W przypadku zgłoszenia zdarzenia w systemie dobrowolnym podawanie danych personalnych nie jest wymagane.	TWR EPXX, kontroler ruchu lotniczego (ADC), Jan Kowalski, 31-01-2009

Formularz rozmowy telefonicznej o zagrożeniu

Treść informacji o zagrożeniu:						
Tożsamość rozmówcy, nazwa organizacji:						
Wiek:			dziecko	młodzież	dorosły	
Płeć:			kobieta	mężczyzna	nieokreślona	
Charakterystyka głosu:		podekscytowany		cichy	szybki	głośny
niski	wysoki	Głęboki	wyraźny	zniekształcony	nosowy	sepleniący
chrapliwy	przyjemny	Przerywany	pod wpływem alkoholu	załamujący się	ze śmiechem	spokojny
	jąkający się	znajomy (czyj) :			inny :	
Odgłosy w tle rozmowy :			lotnisko	biuro	uliczne	szkoła
pociąg	rozmowy w tle	Wrzawa	przemysłowe	muzyka	Inne:	
Jakość połączenia :			dobra	zła	GSM:	
Stopień opanowania języka :						
Akcent:		lokalny		regionalny	inny:	
Sposób prowadzenia rozmowy i akcentowane groźby (zachowanie):			spokojny/e	rozniewany/e	rozbawiony/e	
wykształcony/e		wulgarny/e		odtworzenie nagrania	odczytanie	
Inne spostrzeżenia odbiorcy zgłoszenia:						
Informacje przekazano do:						
Nazwisko osoby przyjmującej informację:						
Numer telefonu, na które wpłynęło zgłoszenie:						
Czas zgłoszenia:				Data:		
Data i godzina przekazania informacji:						
Podpis osoby przekazującej informację:						

**Operacyjne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS)
podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu**

1. Ogólne

- a) Level Bust – odchylenie wysokości statku powietrznego o więcej niż 300 ft;
- b) utrata lub brak łączności ze statkiem powietrznym;
- c) nieprawidłowość dotycząca FPL;
- d) niezgodna z prawem transmisja radiowa;
- e) przejście na drugie okążenie stwarzające sytuację niebezpieczną lub potencjalnie niebezpieczną w ruchu nadlotniskowym.

2. Naruszenie przestrzeni

- a) naruszenie przestrzeni odpowiedzialności;
- b) naruszenie stref P, R, D;
- c) naruszenie aktywnych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej (ESPP).

3. Zdarzenia zgłoszone przez załogę statku powietrznego

- a) problemy techniczne zgłoszone przez załogę statku powietrznego prowadzące do deklaracji stanu zagrożenia (MAYDAY lub PAN PAN);
- b) oślepienie laserem zgłoszone przez załogę statku powietrznego;
- c) utrata orientacji geograficznej zgłoszona przez załogę statku powietrznego;
- d) problemy medyczne dotyczące pasażerów/załogi zgłoszone przez załogę statku powietrznego;
- e) wlot statku powietrznego w turbulencję w śladzie aerodynamicznym.

4. Nieprzestrzeganie przepisów

- a) nieprzestrzeganie przepisów przez załogę statku powietrznego;
- b) nieprzestrzeganie przepisów przez współpracującą służbę AT;
- c) nieprzestrzeganie przepisów przez współpracujące służby lub organy.

5. Zdarzenia dotyczące TWR/APP

- a) lądowanie awaryjne statku powietrznego ze zgłoszonym stanem „Emergency”;
- b) przerwany start – decyzja ATC;
- c) nieautoryzowane lądowanie statku powietrznego;
- d) nieautoryzowane podejście statku powietrznego do lądowania;
- e) zauważone lub zgłoszone zderzenie z ptakiem lub innym zwierzęciem.

6. Runway Incursion

- a) wtargnięcie na drogę startową bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji;
- b) nieautoryzowany wjazd na pole manewrowe lotniska.

Organizacyjne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS) podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu

1. Ewakuacja personelu ATS z pomieszczeń operacyjnych
2. Pogorszenie kondycji psychofizycznej członka personelu ATS
3. Przekroczenie maksymalnego czasu wykonywania czynności lotniczych
4. Nakłanianie personelu ATS do działań niezgodnych z obowiązującymi przepisami lotniczymi i procedurami operacyjnymi
5. Stwierdzone nieprawidłowości organizacyjne dotyczące przepisów, przestrzeni, technologii pracy lub wyposażenia stanowiska pracy
6. Propozycja zmiany organizacyjnej dotyczącej przepisów, przestrzeni, technologii pracy lub wyposażenia stanowiska pracy

Techniczne zagrożenia bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym (ATM/CNS) podlegające obowiązkowemu zgłoszeniu

1. Uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji komunikacyjnych (COM)
2. Uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji nawigacyjnych (NAV)
3. Uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji nadzoru (SUR)
4. Uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji przetwarzania i dystrybucji danych
5. Naruszenie zabezpieczeń systemu ATM
6. Niemożność zapewniania służby ATM z przyczyn technicznych
7. Dostarczanie w znacznym stopniu nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez jakąkolwiek służbę naziemną (ATS, MET, NAV, COM, SUR, AIS)

Wymagane wyposażenie techniczne w organie kontroli lotniska (TWR)

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne		
		TWR	GND	akrl
1	Radiostacja VHF/UHF w ukończeniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecana możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	-
2	Odbiornik od nasłuchu częstotliwości niebezpieczeństwa dla zakresu VHF/UHF	X		
3	Radiotelefon do naziemnej łączności radiotelefonicznej	X		
4	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	-	-	X
5	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X	X	-
6	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X		
7	Terminal AMHS	-	-	X
8	Przenośna lampa sygnalizacyjna (<i>light gun</i>)	X		
9	Zestaw prezentujący w sposób ciągły aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne	X	X	-
10	Elektroniczny zegar (wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania	X		
11	Panel monitorowania statusu pomocy nawigacyjnych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	X	-	-
12	Zestaw sterowania systemem nawigacyjnego oświetlenia lotniska	X		
13	Wskaźnik radarowy do pracy przy świetle dziennym	X	-	-
14	System monitoringu pola manewrowego lotniska w warunkach ograniczonej widzialności i w nocy (zalecane)	X		
15	Mapa rejonu operacyjnego lotniska	X		
16	Zestaw pasków postępu lotu	X	X	-
17	Lornetka (minimum 10 × 50)	X	X	X
18	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do Internetu	X		
19	Przycisk alarmowy dla GRL, QRF i SAR	X		
20	Zasilanie zasadnicze	X		
21	Zasilanie awaryjne	X		
22	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X		

23	Niszcarka dokumentów	X
24	Klimatyzacja pomieszczenia	X

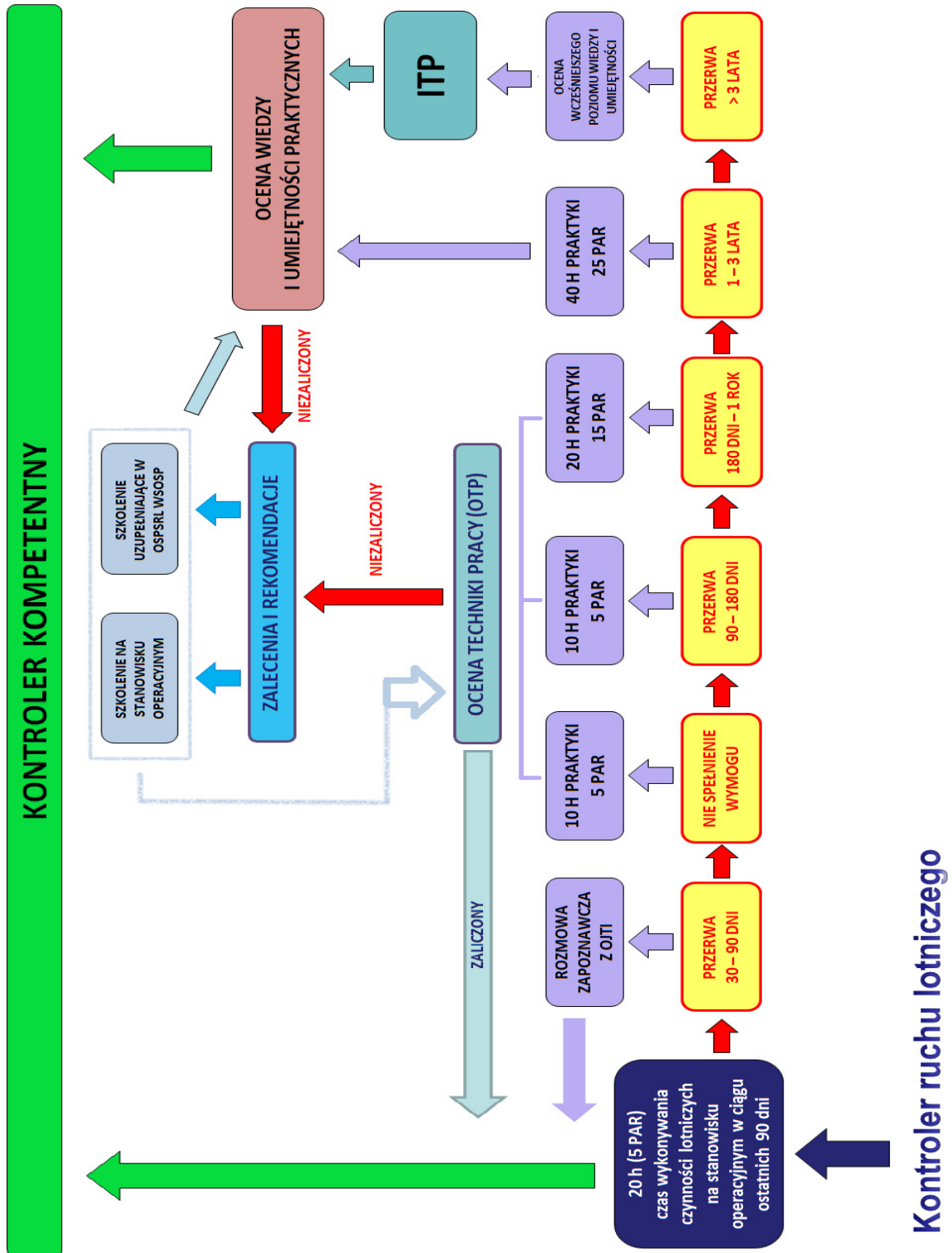
Wymagane wyposażenie techniczne w organie kontroli zbliżania (APP)

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne		
		APP	PAR	akrl
1	Radiostacja VHF/UHF w ukończeniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecana możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	-
2	Odbiornik od nasłuchu częstotliwości niebezpieczeństwa dla zakresu VHF/UHF	X		
3	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	-	-	X
4	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X	X	-
5	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X		
6	Terminal AMHS	-	-	X
7	Zestaw prezentujący w sposób ciągły aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne	X	X	-
8	Elektroniczny zegar (wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania	X		
9	Panel monitorowania statusu pomocy nawigacyjnych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	X	-	-
10	Wskaźnik radarowy z panelem sterowania	X	X	-
11	Zestaw pasków postępu lotu	X	X	-
12	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do Internetu	X		
13	Zasilanie zasadnicze	X		
14	Zasilanie awaryjne	X		
15	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X		
16.	Klimatyzacja pomieszczenia	X		

Wymagane wyposażenie techniczne w biurze odpraw załóg (BOZ)

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne
		Podoficer informacji lotniczej
1	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	X
2	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X
3	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X
4	Terminal AMHS	X
5	Terminal EAD	X
6	Elektroniczny zegar (wskazujący czas w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania	X
7	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do Internetu	X
8	Zasilanie zasadnicze	X
9	Zasilanie awaryjne	X
10	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X
11	Klimatyzacja pomieszczenia	X

Schemat utrzymania kompetencji w organie ATC



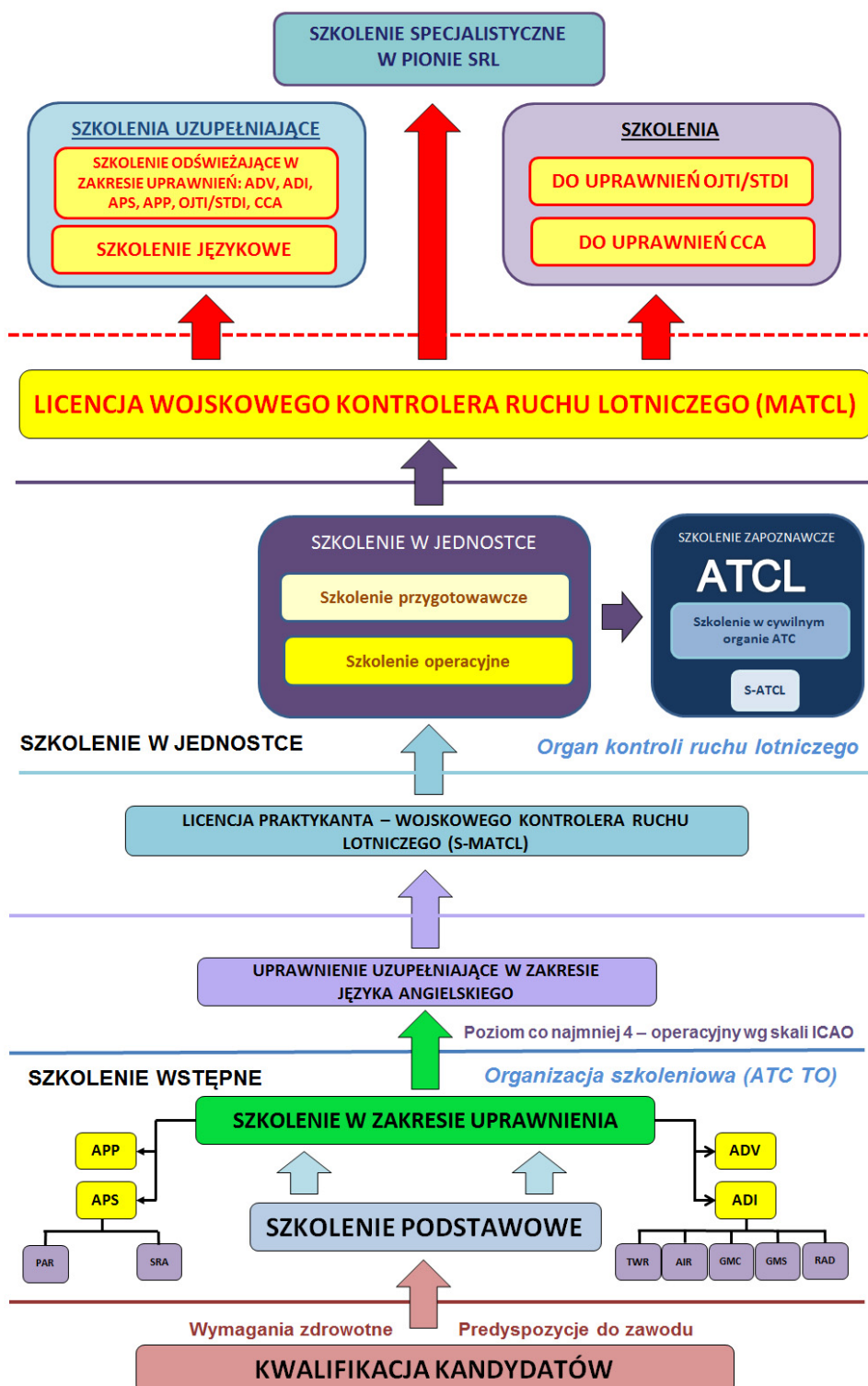
Wykaz tematyki przewidzianej dla szkolenia specjalistycznego w Pionie SRL

Tematyka zajęć prowadzonych w ramach szkolenia specjalistycznego w Pionie SRL powinna obejmować nw. przedmioty:

1. Prawo lotnicze
2. Zarządzanie ruchem lotniczym
3. Meteorologia
4. Nawigacja
5. Statek powietrzny
6. Czynniki ludzkie
7. Sprzęt i systemy
8. Środowisko zawodowe
9. Sytuacje anormalne i awaryjne
10. Lotniska
11. Inne – wynikające z lokalnych uwarunkowań lub zlecone przez przełożonych (np. działania profilaktyczne)

Szczegółowe tematy zajęć z ww. przedmiotów powinny uwzględniać treści ujęte w Załączniku 1 do rozporządzenia Komisji (UE) 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniającego rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylającego rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011.

System szkolenia kontrolerów ruchu lotniczego



Załącznik 14

Dokumentacja stanowisk operacyjnych

- 1) ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, 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. 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. 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. z 2015 r. poz. 83);
- 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. poz. 438);
- 7) rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141);
- 8) rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2015 r. poz. 58);
- 9) zarządzenie Nr 31/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 października 2016 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 176);
- 10) Załączniki do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.):
 - a) załącznik 2 – Przepisy ruchu lotniczego,
 - b) załącznik 3 – Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej,
 - c) załącznik 10 – Łączność lotnicza,
 - d) załącznik 11 – Służby ruchu lotniczego,
 - e) załącznik 15 – Służby informacji lotniczej,
- 11) dokumenty ICAO:
 - a) PL 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,
- 12) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska, MIL AIP Polska);

- 13) Instrukcja operacyjna lotniska wojskowego;
- 14) Instrukcja zarządzania ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 15) Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 16) Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 17) Instrukcja organizacji lotów oznaczonych statusem HEAD w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 18) Instrukcja meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 19) obowiązujące porozumienia operacyjne (LoA);
- 20) Instrukcja operacyjna organu ATC/BOZ.

Wzory pasków postępu lotu

1. Pasek postępu lotu (TWR) – przyloty

A1	A	B	C1	C2	D	E	F	G	L1	L2	L5
A2			C		H	I	J	K	L3	L4	L6
	DRE	4000	EPZG	AN28	0923	0925	0921	0920	RW 29		HOSP
			PLF 201						Q 1011		
			N150		EPMC	F29		QIC	7433		D23

- A – znaki rozpoznawcze pomocy nawigacyjnej, do której odnosi się czas podany w kratce A1;
- A1 – przewidywany czas nad pomocą nawigacyjną, na której jest IAF, podany przez pilota (godzinę wpisujemy cyframi dużymi, a minuty małymi);
- A2 – jeśli statek powietrzny wykonuje pełną procedurę kratkę (trójkąt), należy podzielić na dwie części: w górnej czas IAF, w dolnej FAF (FAP); dane dotyczące poziomu lotu lub wysokości oraz rodzaju podejścia do lądowania wpisywane są od lewego górnego rogu w dół obok strzałki narysowanej pośrodku;
- B – kratki skierowanej w dół; opuszczony poziom skreślamy, wpisując poniżej poziom lub wysokość, do której samolot się zniża; zajęcie odpowiedniego poziomu zaznaczamy poziomą kreską na wysokości zajętą poziom;
- C – znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne statku powietrznego lub numer rejsu – wpisywane dużymi literami);
- C1 – lotnisko startu;
- C2 – typ statku powietrznego wraz z kategorią turbulencji;
- C3 – prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu);
- D – przypuszczalny czas nad IAF podany w zwolnieniu kontroli.
- E – czas lądowania na lotnisku docelowym (godzina oraz minuty);
- F – przewidywany czas przelotu punktu przekazania kontroli;
- G – rzeczywisty czas przelotu punktu przekazania kontroli;
- H – kod lotniska docelowego;
- I – punkt wlotu do TMA lub punkt przekazania kontroli – podane w zwolnieniu kontroli przez ACC Warszawa;
- J – spodziewany czas podejścia do lądowania lub znak „^” oznaczający, że nie przewiduje się opóźnień;
- K – skrót punktu meldowania lub czas, nad którym (lub w którym) nastąpi przekazanie statku powietrznego na łączność z organem przejmującym kontrolę;
- L – inne niezbędne informacje dotyczące lotu lub symbole i skróty, np.: H, WX;

- L1 – droga startowa w użyciu oraz aktualne QNH (wpisanie tych danych oznacza, że warunki pogodowe zostały przekazane załodze statku powietrznego);
- L2 – poprzedzająca PPK pomoc nawigacyjna podana w planie lotu (opcjonalnie proceduralna kontrola APP);
- L3 – punkt przekazania kontroli (w koordynacji);
- L4 – kod SSR;
- L5 – rodzaj (status) lotu podany w planie lotu;
- L6 – stanowisko na płycie przekazane przez koordynatora ruchu naziemnego.

2. Pasek postępu lotu (TWR) – odloty

A	B	F	F1	G	H	I	L	M1	N1
C	D	E1 E2	F2	J	K			M	N2

EPMC	170	C295	20	24	27	4000 IN CZE	7432	RW 30 Q 1022
1035	1037	PLF 002 N250	CZE		EPKK			HEAD

- A – kod lotniska startu;
- B – planowany poziom lotu;
- C – EOBT lub CTOT;
- D – rzeczywisty czas startu;
- E1 – przewidywany czas przelotu nad punktem meldowania;
- E2 – czas przekazania kontroli i łączności;
- F – znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego – wpisywane wielkimi literami);
- F1 – typ statku powietrznego wraz z kategorią turbulencji;
- F2 – prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu);
- G – czas wydania zgody na uruchomienie (godzina i minuty);
- H – czas wydania zezwolenia ATC;
- I – czas wydania nowego lub zmienionego zezwolenia ATC;
- J – trasa lotu do wylotu z FIR lub do lotniska docelowego w lotach krajowych;
- K – kod lotniska docelowego;
- L – treść zezwolenia na lot z uwzględnieniem wstępnych ograniczeń i instrukcji po starcie;

- M – kod transpondera i, jeśli to konieczne, treść zmienionego lub nowego zezwolenia na lot; czas zawrócenia i czas lądowania w wypadku, jeśli samolot z jakichkolwiek przyczyn zawraca do lądowania;
- M1 – nazwa i przewidywany czas przelotu pierwszej pomocy nawigacyjnej lub punktu meldowania na trasie po wylocie z TMA;
- N1 – pas w użyciu oraz aktualne QNH (wpisanie tych danych oznacza że informacje pogodowe zostały przekazane załodze statku powietrznego);
- N2 – rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

3. Pasek postępu lotu (TWR) – przeloty

A	B	C1	C2	D	E	F	J1	
		C		G	H	I	J2	
			C3				J3	

Koło - Krzywiń	1000ft	ZZZZ	C172	1233	36	40	45	Q1020
		SP KSO						124,5
			N100	ZULU	N	S	MIKE	7000

- A – opis trasy przelotu;
- B – poziom przelotu lub wysokość bezwzględna;
- C – znaki wywoławcze statku powietrznego (wielkimi literami);
- C1 – lotnisko startu i docelowe;
- C2 – typ statku powietrznego wraz z kategorią turbulencji;
- C3 – prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu);
- D, E, F – czasy przelotu punktów meldowania;
- G, H, I – skróty kolejnych punktów meldowania;
- J1 – inne dodatkowe informacje dotyczące wykonywanego przelotu;
- J2 – częstotliwość następnego organu służby ruchu lotniczego;
- J3 – kod transpondera.

4. Pasek postępu lotu (APP) – odloty

A		B		F1/F2			I		J		K1	
C	D1	E1	F			G	H				K2	
	D2	E2	F3							K3		

EPMC		120		C130/M			6000		7432		
1010	R	139,0	PLF 250			CZE LDZ		120		RWY 30	
		11	N250			EPDE		6000		Q1010	

- A – kod lotniska startu
- B – planowany poziom lotu;
- C – EOBT lub CTOT (godzina i minuty);
- D1 – symbol R oznaczający ustalenie identyfikacji radarowej;
- D2 – rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP lub czas ustalenia identyfikacji radarowej – gdy późniejszy;
- E1 – częstotliwość (np.139,000) lub oznacznik literowy kolejnego organu ATS (np. TWR), do którego APP przekaże kontrolę i łączność;
- E2 – czas przekazania kontroli i łączności po opuszczeniu przestrzeni odpowiedzialności APP;
- F – znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego – wpisywane wielkimi literami);
- F1 – typ statku powietrznego;
- F2 – kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
- F3 – prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu);
- G – trasa lotu do wylotu z FIR lub do lotniska docelowego w lotach krajowych;
- H – kod lotniska docelowego;
- I – treść instrukcji odlotowych przekazanych przez organ APP organowi TWR;
- J – treść instrukcji dotyczących zmian poziomu przekazywanych na bieżąco do statku powietrznego;
- K1 – kod transpondera;
- K2 – droga startowa w użyciu oraz aktualne QNH (wpisanie tych danych oznacza, że informacje pogodowe zostały przekazane załodze statku powietrznego);
- K3 – rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

5. Pasek postępu lotu (APP) – przyloty

A1	↓	C1	C2/C3			F	G1	I1
A2		B	C1	D	E	H1	G2 H2	I2 I3
			C4					

SRY/ILS	100	160	EPPW	C130/M		1001	R	7453
CZE	11 R 15	090	PLF 250				1001	RWY 30
		3000	N250	EPMC	INDIG		121,025	Q 1010
		↓ ILS					22	

- A1 – wyposażenie radionawigacyjne statku powietrznego / rodzaj podejścia do lądowania;
- A2 – dodatkowe informacje dotyczące instrukcji oczekiwania i innych instrukcji oraz istotnych parametrów lotu;
- B – treść instrukcji dotyczących zmian poziomu przekazywanych do statku powietrznego włącznie z informacją o wydaniu zezwolenia na podejście;
- C – znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego – wpisywane dużymi literami);
- C1 – kod lotniska startu;
- C2 – typ statku powietrznego;
- C3 – kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
- C4 – prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu);
- D – kod lotniska docelowego;
- E – punkt, nad którym nastąpi transfer kontroli i łączności do organu APP (na granicy przestrzeni odpowiedzialności);
- F – spodziewany czas transferu kontroli i łączności do organu APP ustalony w trakcie koordynacji z organem przekazującym;
- G – rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP;
- G1 – symbol R oznaczający ustalenie identyfikacji radarowej;
- G2 – rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP lub czas ustalenia identyfikacji radarowej – jeśli jest późniejszy;
- H1 – częstotliwość (np. 139,000) lub oznacznik literowy (np. OAT) kolejnego organu ATS, do którego nastąpi transfer kontroli i łączności;
- H2 – rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu TWR;
- I1 – kod transpondera;
- I2 – oznacza, że informacje meteorologiczne zostały przekazane załodze statku powietrznego);
- I3 – rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.

6. Pasek postępu lotu (APP) – przeloty

	A	B	B1/B2 C1 C2 D1 D2 B3	E F	E F	E1 E2 F	G1 G2
	FL 080	PLF 250	C130/M R 22 13.21 N250 HLW	33 ADIKA	45 CZE	OAT 52 KUNER	7401 HOSP


- A – poziom lotu zajmowany przez statek powietrzny i treść ewentualnych instrukcji, jeśli powodują odchylenie od trasy zdefiniowanej w planie lotu;
- B – znak wywoławczy – *callsign* (znaki rejestracyjne lub numer rejsu statku powietrznego – wpisywane wielkimi literami);
- B1 – typ statku powietrznego;
- B2 – kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
- B3 – prędkość statku powietrznego względem powietrza (z planu lotu);
- C1 – symbol R oznaczający ustalenie identyfikacji radarowej;
- C2 – rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu APP lub czas ustalenia identyfikacji radarowej – jeśli późniejszy;
- D1 – spodziewany czas transferu kontroli i łączności do organu APP ustalony w trakcie koordynacji z organem przekazującym;
- D2 – punkt transferu łączności i kontroli do organu APP ustalony w trakcie koordynacji z organem przekazującym;
- E – czas nad kolejno mijanymi punktami;
- E1 – częstotliwość lub oznacznik literowy (np. 119,000 lub EPMC TWR) kolejnego organu ATS, do którego nastąpi transfer kontroli i łączności;
- E2 – rzeczywisty czas transferu kontroli i łączności do organu, którego częstotliwość lub oznacznik literowy wpisano w polu E1;
- F – trasa lotu statku powietrznego w granicach odpowiedzialności organu APP;
- G1 – kod transpondera;
- G2 – rodzaj (status) lotu podany w planie lotu.








7. Pasek postępu lotu (TWR/APP) – zajęcie przestrzeni powietrznej

A	B	C	D				E
TRA 14	GND - 5500ft	SKOKI	1000Z				AEROKLUB LESZNO

- A – opis zajmowanej przestrzeni;
- B – przedział wysokości zajmowanej przestrzeni;
- C – rodzaj wykonywanych lotów w zajętej przestrzeni (rodzaj aktywności);
- D – czas, w którym obowiązuje zajęcie przestrzeni;
- E – inne informacje.

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
A045	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
	RADAR HANDOFF /CIRCLE SYMBOL WHEN HANDOFF COMPLETED/
RLCE	REQUEST LEVEL CHANGE ENROUTE
HS	MAINTAIN HIGH SPEED
NS	NO SPEED RESTRICTION
^	NO DELAY EXPECTED
	HOLDING

Dobowy raport przebiegu służby (Daily log)

DOBOWY RAPORT PRZEBIEGU SŁUŻBY
ORGAN KONTROLI LOTNISKA/ORGAN KONTROLI ZBLIŻANIA

<u>1</u>	RAPORT z dnia: 01.01.2012 r.				WYPOSAŻENIE								
SKŁAD ZMIANY DYŻURNEJ:					<u>Łączność telefoniczna, radiotelefoniczna i radiowa</u>								
PERSONEL OPERACYJNY					OAT ACC WARSZAWA	<input type="checkbox"/>							
Lp.	Stopień, Nazwisko i Imię			IN	Ogólny czas czynności lotniczych	APP ŁASK	<input type="checkbox"/>						
1	por. KOWALSKI Piotr (OJTI)			KP	8 h	APP WARSZAWA	<input type="checkbox"/>						
2	chor. NOWAK Jan (NJ)			NJ	8 h	BOZ ŁASK MAZ.	<input type="checkbox"/>						
3	----			--	--	FIS WARSZAWA	<input type="checkbox"/>						
4	----			--	--	COP	<input type="checkbox"/>						
SZKOLENIE					GRL	<input type="checkbox"/>							
1	pchor. Anna NOWAK			AN	6 h	DLL	<input type="checkbox"/>						
2	----			--	--	DTL	<input type="checkbox"/>						
3	----			--	--	dyżur SAR	<input type="checkbox"/>						
OPERACJE LOTNICZE:					dyżur QRA	<input type="checkbox"/>							
OGÓLEM					ODN	<input type="checkbox"/>							
87					OCHRONA	<input type="checkbox"/>							
					<u>Stanowisko</u>								
					AFTN	<input type="checkbox"/>							
					METNET	<input type="checkbox"/>							
					LAMPA SYGNALIZACYJNA	<input type="checkbox"/>							
					LORNETKA	<input type="checkbox"/>							
					DOKUMENTACJA	<input type="checkbox"/>							
<u>2</u>	CZAS PRACY NA STANOWISKU												
TWR		AS		TWR		AS		TWR		AS			
Czas	INI	Czas	INI	Czas	INI	Czas	INI	Czas	INI	Czas	INI		
0600	NJ	0600	AN	0300	NJ	–	–						
0900	AN/KP	0900	NJ	0500	KP	0500	NJ						
1100	NJ	–	–										
1300	KP	1300	AN										

<u>3</u>	PRZEBIEG DYŻURU	
Czas [UTC]		INI
0600	RWY 27 IN USE, VMC	NJ
0630	OBSŁUGA ATU-2M ZAKOŃCZYŁA PRZEGLĄD SIATKI HAMUJĄCEJ	NJ
0800	ROZPOCZĘCIE LOTÓW SZKOLNYCH – 1 WYLOT	KP
0840	TACAN TMM NIESPRAWNY	KP
1102	MIG 29 ZGŁOSIŁ USKOK WIATRU. INFORMACJA PRZEKAZANA DO LBM	AN
1130	INSPEKCJA RWY PRZEZ DLL. PAS SUCHY, CZYSTY, HAMOWANIE 5	NJ
1203	LOTNISKO ZAPASOWE DLA SIŁ QRA	KP
1235	SOKOLNIK ZGŁOSIŁ NISKĄ AKTYWNOŚĆ PTAKÓW	KP
1330	TACAN TMM SPRAWNY	NJ
1400	LOTNISKO IMC	KP
1430	ZAKOŃCZENIE LOTÓW SZKOLNYCH	NJ
1515	SKANSKA ROZPOCZĘŁA PRACE NA RWY	AN
1700	SKANSKA ZAKOŃCZYŁA PRACE NA RWY	NJ
1730	LOTNISKO VMC	NJ
1745	ROZPOCZĘCIE LOTÓW SZKOLNYCH – 2 WYLOT	NJ
1911	LĄDUJĄCY MIG 29 SNAKE 03, ZADEKLAROWAŁ EMER, PROBLEMY Z PODWOZIEM	KP
1912	OGŁOSZONO ALARM	KP
1933	LĄDOWANIE STATKU POWIETRZNEGO EMER	KP
1933	OPERACJE LOTNICZE NA RWY WSTRZYMANE	NJ
1945	ALARM ODWOŁANY PRZEZ GRL	KP
1955	INSPEKCJA RWY PRZEZ DLL – PAS CZYSTY, SUCHY	KP
2001	OPERACJE LOTNICZE NA RWY WZNOWIONE	KP
2112	ZAKOŃCZENIE LOTÓW SZKOLNYCH	AN
2200	ILS LOC NIESPRAWNY – OBSŁUGA	NJ
0200	KOL ROZPOCZĄŁ PRACE NA RWY I POLU MANEWROWYM	KP
0427	KOL ZAKOŃCZYŁ PRACE NA RWY I POLU MANEWROWYM	KP
0430	KOL DOKONAŁ INSPEKCJI RWY – PAS MOKRY, HAMOWANIE 3	KP
0445	RWY INCURSION – HOŁOWNIK 4 BEZ ZEZWOLENIA WJECHAŁ NA DROGĘ STARTOWĄ	KP
0555	PRZEKAZANIE DYŻURU	NJ

Wykaz Upnień kontrolera ruchu lotniczego

UPRAWNIENIA		
Rodzaj	Data wydania	Podstawa
TWR	01/01/2017	NR-1/SSRL 01/01/2017
APS	01/01/2017	NR-1/SSRL 01/01/2017
PAR	01/01/2017	NR-1/SSRL 01/01/2017
OJTI	01/01/2017	NR-1/SSRL 01/01/2017
CCA	01/01/2017	NR-1/SSRL 01/01/2017

UWAGI I OGRANICZENIA

Uprawnienie OJTI upoważnia do prowadzenia szkolenia operacyjnego w jednostce wyłącznie w zakresie związanym z uprawnieniem TWR.

RZECZPOSPOLITA POLSKA

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ



**WYKAZ
UPRAWNIENÍ
KONTROLERA
RUCHU LOTNICZEGO**

PL-0001-WU

Numer wykazu

KOWALSKI JAN

Nazwisko, Imię

STANISŁAW

Imię ojca

23/10/1980 WARSZAWA

Data i miejsce urodzenia

SSRL NR-1/01.07.2017

Podstawa wydania

Podpis posiadacza

m.p.

z up. Ministra ON - Szef SSRL SZ RP

UPRAWNIENIA Z DATĄ WAŻNOŚCI

Organ	Rodzaj	Ważność	Podpis	Podstawa
EPRA	TWR	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
EPDE	APS	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
EPRA	CCA	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
X	PAR	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
X	OJTI	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017

BIEGŁOŚĆ JĘZYKOWA

Uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego:

WSOSP NR-188/01.07.2010

Uprawnienie ENG:

WSOSP NR-188/01.07.2010

OPIS		
1.	Numer Wykazu Uprawnień	Numer seryjny dokumentu zawiera: 1) kraj wydania (PL) 2) pozycja w rejestrze personelu ATS 3) oznaczenie rodzaju dokumentu (WU)
2.	Dane posiadacza	1) nazwisko i imię 2) imię ojca 3) data i miejsce urodzenia
3.	Podstawa wydania	Numer i data rozkazu dziennego Szefa SSRL SZ RP na, podstawie którego wydano Wykaz Uprawnień
4.	Podpis posiadacza	Własnoręczny podpis posiadacza Wykazu Uprawnień
5.	Pieczęć oraz podpis organu wydającego	Podpis oraz pieczęć Szefa SSRL SZ RP lub osoby przez niego upoważnionej
6.	Uprawnienia z datą ważności	Posiadane uprawnienia oraz uprawnienia uzupełniające wraz z datą ważności. Podpis osoby upoważnionej przez Szefa SSRL SZ RP lub asesora (przy przedłużaniu lub wznowieniu ważności uprawnienia). Numer i data rozkazu dziennego Szefa SSRL SZ RP, na podstawie którego wydano, wznowiono lub przedłużono uprawnienie. Posiadacz jest uprawniony do korzystania z praw wynikających z wpisanych uprawnień w tych organach ATC, w odniesieniu do których posiada on ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce (nie dotyczy PAR, CCA, OJTI), jedynie jeśli posiada on ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
7.	Biegłość językowa	Podstawa wydania uprawnienia uzupełniającego w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języka polskiego. Uprawnienie ENG. (Numer i data rozkazu dziennego Rektora-Komendanta WSOSP).
8.	Uprawnienia	Posiadane uprawnienia wraz z datą i podstawą ich pierwszego wydania. Datą pierwszego wydania uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego jest data pozytywnego wyniku z oceny przeprowadzonej na zakończenie szkolenia w jednostce (nie dotyczy uprawnienia ENG, CCA oraz OJTI)
9.	Uwagi i ograniczenia	Uwagi i ograniczenia posiadacza Wykazu Uprawnień wynikające z posiadanych uprawnień.

Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego

I	Państwo wydania/State of issue: RZECZPOSPOLITA POLSKA REPUBLIC OF POLAND
II	Nazwa licencji/Title of licence: Licencja wojskowego kontrolera ruchu lotniczego Military air traffic controller licence (MATCL)
III	Numer licencji/Serial number of the licence: PL-0001-MATCL
IV	Imię i nazwisko posiadacza/Name of the holder in full Jan NOWAK
IVa	Data i miejsce urodzenia/Date and place of birth: 28/07/1980 Warszawa
V	Obywatelstwo/Nationality: polskie Polish
VI	Podpis posiadacza/Signature of holder: [Redacted]
VII	Władza wydająca/Issuing Authority: Ministerstwo Obrony Narodowej Ministry of National Defence
VIII	Data, podpis i pieczęć wydającego/ Date, Signature and Stamp of Issuing Officer [Redacted] z up. Ministra ON dn. 01.01.2017 r.

IXa		Prawa wynikające z licencji Privileges		
Posiadacz jest uprawniony do wykonywania czynności lotniczych zgodnie z następującymi ważnymi uprawnieniami i towarzyszącymi im uprawnieniami uzupełniającymi: <i>The holder is entitled to exercise the privileges of the following rating(s) and rating endorsements:</i>				
Uprawnienie Rating	Data wydania Date of first issue	Podstawa Legal basis		
ADV	---	---		
ADI	01/07/2017	NR-1/SSRL 01/07/2017		
APP	---	---		
APS	01/07/2017	NR-1/SSRL 01/07/2017		
Uprawnienie uzupełniające Rating endorsement	Data wydania Date of first issue	Podstawa Legal basis		
AIR	01/07/2017	NR-1/SSRL 01/07/2017		
GMC	01/07/2017	NR-1/SSRL 01/07/2017		
GMS	---	---		
TWR	01/07/2017	NR-1/SSRL 01/07/2017		
RAD	---	---		
PAR	01/07/2017	NR-1/SSRL 01/07/2017		
SRA	---	---		

X	Organ Unit	Uprawnienie/ Uzupełniające Rating/Endorsement	Ważne do: Expiry date	Podpis Signature	Podstawa Legal basis
	EPKS	ADI/AIR	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
	EPKS	ADI/GMC	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
	EPPW	APS	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
X		PAR	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
X		OJTI	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017
X		CCA	01/01/2020		NR-1/SSRL 01/01/2017

XI	Wyjaśnienia skrótów Decode of Abbreviations
Uprawnienia/Ratings	
ADV -	kontrolli lotniska (Aerodrome Control Visual)
ADI -	kontrolli lotniska instrumentalnej (Aerodrome Control Instrumental)
APP -	kontrolli zbliżania proceduralnej (Approach Control Procedural)
APS -	kontrolli zbliżania radarowej (Approach Control Surveillance)
Uprawnienia uzupelniające/Rating endorsements	
AIR -	kontrolli startów i lądowań (Air Control)
GMC -	kontrolli ruchu naziemnego (Ground Movement Control)
GMS -	kontrolli ruchu naziemnego za pomocą radaru (Ground Movement Surveillance)
TWR -	kontrolli lotniska (Tower Control)
RAD -	kontrolli podejścia za pomocą radaru precyzyjnego (Precision Approach Radar)
PAR -	kontrolli za pomocą radaru (Radar)
SRA -	kontrolli zbliżania za pomocą radaru (Surveillance Radar Approach)
Uprawnienia uzupelniające/Licence endorsements	
OJTI -	instruktora szkolenia operacyjnego (On-the-job Training Instructor)
STDI -	instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego (Synthetic Training Device Instructor)
CCA -	osoby oceniającej (Controller Competence Assessor)

IXb	Pozostałe uprawnienia uzupelniające Other endorsements
1) Posiadacz jest uprawniony do wykonywania czynności lotniczych zgodnie z następującymi ważnymi uprawnieniami uzupelniającymi: The holder is entitled to exercise the privileges of the following endorsements:	
Uprawnienie uzupelniające Endorsement	Data wydania Date of first issue
OJTI	NR-1/SSRL 01/07/2017
STDI	---
CCA	NR-1/SSRL 01/07/2017
2) Uprawnienie uzupelniające w zakresie biegłości językowej: Language proficiency endorsement:	
Język Language	Poziom Level
Polski Polish	6
Angielski English	4
	Ważne do: Valid until:
	beztymczasowo for life
	Podstawa Legal basis
	Z-150/WSOSP 01/06/2016

IXc	Uwagi Remarks
1) Uprawniony do realizacji szkolenia w jednostce w zakresie uprawnienia APP (uprawnienie APP ważne do: 15/01/2016) Holder is authorized to undertake On-Job Training in ATC for APP rating (APP rating valid until 15/01/2016) Podstawa/Legal basis: (SSRL NR-1/01.01.2017)	

RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND

Ministerstwo Obrony Narodowej
Ministry of National Defence

LICENCJA

WOJSKOWEGO KONTROLERA
RUCHU LOTNICZEGO

MILITARY AIR TRAFFIC
CONTROLLER LICENCE

Wydana zgodnie ze standardami ICAO
Issued in accordance with ICAO standards

OPIS		
I	Państwo wydania	-
II–III	Nazwa oraz numer licencji	Nazwa licencji oraz jej numer seryjny, który zawiera: 1) kraj wydania (PL) 2) pozycja w rejestrze personelu ATS 3) oznaczenie rodzaju licencji (MATCL)
IV–V	Dane posiadacza	1) nazwisko i imię 2) data i miejsce urodzenia 3) obywatelstwo
VI	Podpis posiadacza	Własnoręczny podpis posiadacza licencji
VII–VIII	Pieczęć oraz podpis organu wydającego	Podpis oraz pieczęć Szefa SSRL SZ RP lub osoby przez niego upoważnionej wraz z datą wydania licencji
IXa	Prawa wynikające z licencji	Posiadane uprawnienia oraz towarzyszące im uprawnienia uzupełniające wraz z datą i podstawą ich pierwszego wydania. Datą pierwszego wydania uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego jest data pozytywnego wyniku z oceny przeprowadzonej na zakończenie szkolenia wstępnego.
IXb	Pozostałe uprawnienia uzupełniające	Posiadane uprawnienia uzupełniające OJTI, STDI lub CCA wraz datą ich pierwszego wydania oraz podstawą (numer i data rozkazu dziennego Szefa SSRL SZ RP). Posiadane uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego wraz z: 1) określeniem biegłości językowej 2) datą ważności 3) podstawą wydania (dotyczy j. polskiego)
IXc	Uwagi	Uwagi oraz ograniczenia posiadacza licencji

X	Uprawnienia oraz uprawnienia uzupełniające z datą ważności	<p>Posiadane uprawnienia oraz uprawnienia uzupełniające wraz z datą ważności. Podpis osoby upoważnionej przez Szefa SSRL SZ RP lub asesora (przy przedłużaniu lub wznowieniu ważności uprawnienia). Numer i data rozkazu dziennego Szefa SSRL SZ RP, na podstawie którego wydano, wznowiono lub przedłużono uprawnienie.</p> <p>Posiadacz jest uprawniony do korzystania z praw wynikających z wpisanych uprawnień w tych organach ATC, w odniesieniu do których posiada on ważne uprawnienie uzupełniające w jednostce (nie dotyczy PAR, CCA, OJTI/STDI), jedynie jeśli posiada on ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie (nie dotyczy STDI).</p>
XI	Wyjaśnienia skrótów	–

XI	Wyjaśnienia skrótów <i>Decode of Abbreviations</i>
Uprawnienia/Ratings	
ADV -	kontrolli lotniska <i>(Aerodrome Control Visual)</i>
ADI -	kontrolli lotniska instrumentalnej <i>(Aerodrome Control Instrumental)</i>
APP -	kontrolli zbliżania proceduralnej <i>(Approach Control Procedural)</i>
APS -	kontrolli zbliżania radarowej <i>(Approach Control Surveillance)</i>
Uprawnienia uzupełniające/Rating endorsements	
AIR -	kontrolli startów i lądowań <i>(Air Control)</i>
GMC -	kontrolli ruchu naziemnego <i>(Ground Movement Control)</i>
GMS -	kontrolli ruchu naziemnego za pomocą radaru <i>(Ground Movement Surveillance)</i>
TWR -	kontrolli lotniska <i>(Tower Control)</i>
RAD -	kontrolli podejścia za pomocą radaru precyzyjnego <i>(Precision Approach Radar)</i>
PAR -	kontrolli za pomocą radaru <i>(Radar)</i>
SRA -	kontrolli zbliżania za pomocą radaru <i>(Surveillance Radar Approach)</i>
Uprawnienia uzupełniające/Licence endorsements	
OJTI -	instruktora szkolenia operacyjnego <i>(On-the-job Training Instructor)</i>
STDI -	instruktora szkolenia na szkoleniowych urządzeniach symulacji ruchu lotniczego <i>(Synthetic Training Device Instructor)</i>
CCA -	osoby oceniającej <i>(Controller Competence Assessor)</i>

IXb	Pozostałe uprawnienia uzupełniające <i>Other endorsements</i>												
1)	Posiadacz jest uprawniony do wykonywania czynności lotniczych zgodnie z następującymi ważnymi uprawnieniami uzupełniającymi: <i>The holder is entitled to exercise the privileges of the following endorsements:</i>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="466 1346 512 1408">Uprawnienie uzupełniające <i>Endorsement</i></th> <th data-bbox="466 1048 512 1346">Data wydania <i>Date of first issue</i></th> <th data-bbox="466 902 512 1048">Podstawa <i>Legal basis</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="512 1346 549 1408">OJTI</td> <td data-bbox="512 1048 549 1346">---</td> <td data-bbox="512 902 549 1048">---</td> </tr> <tr> <td data-bbox="549 1346 585 1408">STDI</td> <td data-bbox="549 1048 585 1346">---</td> <td data-bbox="549 902 585 1048">---</td> </tr> <tr> <td data-bbox="585 1346 622 1408">CCA</td> <td data-bbox="585 1048 622 1346">---</td> <td data-bbox="585 902 622 1048">---</td> </tr> </tbody> </table>	Uprawnienie uzupełniające <i>Endorsement</i>	Data wydania <i>Date of first issue</i>	Podstawa <i>Legal basis</i>	OJTI	---	---	STDI	---	---	CCA	---	---
Uprawnienie uzupełniające <i>Endorsement</i>	Data wydania <i>Date of first issue</i>	Podstawa <i>Legal basis</i>											
OJTI	---	---											
STDI	---	---											
CCA	---	---											
2)	Uprawnienie uzupełniające w zakresie biegłości językowej: <i>Language proficiency endorsement:</i>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="699 1346 745 1408">Język <i>Language</i></th> <th data-bbox="699 1189 745 1346">Poziom <i>Level</i></th> <th data-bbox="699 1048 745 1189">Ważne do: <i>Valid until:</i></th> <th data-bbox="699 902 745 1048">Podstawa <i>Legal basis</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="745 1346 782 1408">Polski <i>Polish</i></td> <td data-bbox="745 1189 782 1346">6</td> <td data-bbox="745 1048 782 1189">beztymonowo <i>for life</i></td> <td data-bbox="745 902 782 1048">Z-150/WSOSP 01/06/2016</td> </tr> <tr> <td data-bbox="782 1346 818 1408">Angielski <i>English</i></td> <td data-bbox="782 1189 818 1346">4</td> <td data-bbox="782 1048 818 1189">15/06/2019</td> <td data-bbox="782 902 818 1048">---</td> </tr> </tbody> </table>	Język <i>Language</i>	Poziom <i>Level</i>	Ważne do: <i>Valid until:</i>	Podstawa <i>Legal basis</i>	Polski <i>Polish</i>	6	beztymonowo <i>for life</i>	Z-150/WSOSP 01/06/2016	Angielski <i>English</i>	4	15/06/2019	---
Język <i>Language</i>	Poziom <i>Level</i>	Ważne do: <i>Valid until:</i>	Podstawa <i>Legal basis</i>										
Polski <i>Polish</i>	6	beztymonowo <i>for life</i>	Z-150/WSOSP 01/06/2016										
Angielski <i>English</i>	4	15/06/2019	---										
IXc	Uwagi <i>Remarks</i>												
	<p data-bbox="954 353 1023 857">Wydana zgodnie ze standardami ICAO <i>Issued in accordance with ICAO standards</i></p>												

**RZECZPOSPOLITA POLSKA
REPUBLIC OF POLAND**

**Ministerstwo Obrony Narodowej
Ministry of National Defence**

**LICENCJA PRAKTYKANTA
- WOJSKOWEGO KONTROLERA
RUCHU LOTNICZEGO**

**STUDENT MILITARY AIR TRAFFIC
CONTROLLER LICENCE**

OPIS		
I	Państwo wydania	–
II–III	Nazwa oraz numer licencji	Nazwa licencji oraz jej numer seryjny, który zawiera: 1) kraj wydania (PL) 2) pozycja w rejestrze personelu ATS 3) oznaczenie rodzaju licencji (S-MATCL)
IV–V	Dane posiadacza	1) nazwisko i imię 2) data i miejsce urodzenia 3) obywatelstwo
VI	Podpis posiadacza	Własnoręczny podpis posiadacza licencji
VII–VIII	Pieczęć oraz podpis organu wydającego	Podpis oraz pieczęć Szefa SSRL SZ RP lub osoby przez niego upoważnionej wraz z datą wydania licencji
IXa	Prawa wynikające z licencji	Posiadane uprawnienia oraz towarzyszące im uprawnienia uzupełniające wraz z datą i podstawą ich pierwszego wydania. Datą pierwszego wydania uprawnienia lub uprawnienia uzupełniającego jest datą pozytywnego wyniku z oceny przeprowadzonej na zakończenie szkolenia wstępnego.
IXb	Pozostałe uprawnienia uzupełniające	Posiadane uprawnienia uzupełniające w zakresie biegłości językowej w odniesieniu do języków polskiego i angielskiego wraz z: 1) określeniem biegłości językowej 2) datą ważności 3) podstawą wydania (dotyczy j. polskiego)
IXc	Uwagi	Uwagi oraz ograniczenia posiadacza licencji
X	Uprawnienia oraz uprawnienia uzupełniające z datą ważności	Posiadane uprawnienia oraz uprawnienia uzupełniające wraz z datą ważności. Podpis osoby upoważnionej przez Szefa SSRL SZ RP. Numer i data rozkazu dziennego Szefa SSRL SZ RP, na podstawie którego wydano uprawnienie. Posiadacz jest uprawniony do realizacji szkolenia w jednostce w zakresie wpisanych uprawnień i towarzyszących im uprawnień uzupełniających tylko wtedy, gdy posiada on ważne orzeczenie lotniczo-lekarskie.
XI	Wyjaśnienia skrótów	–

Wzory wpisów w rozkazie dziennym dowódcy jednostki wojskowej

Wpisy w rozkazie dziennym określającym organizację i funkcjonowanie jednostki wojskowej w danym roku (przykład)

- 1) Do wykonywania czynności lotniczych w organie kontroli lotniska Poznań-Krzesiny w 2017 r. upoważnieni są:
 - a) mjr Tomasz NOWAK – Wykaz Uprawnień nr PL-0003-WU;
 - b) kpt. Adam KOWALSKI – Wykaz Uprawnień nr PL-0124-WU;
 - c) por. Roman TUTAJ – licencja PL-0050-MATCL;
 - d) ppor. Marek FLIS – praktykant-kontroler ruchu lotniczego (licencja PL-0266-S-MATCL);
 - e) chor. Jan GRACZYK – asystent kontrolera ruchu lotniczego.
- 2) Do wykonywania czynności lotniczych w organie kontroli zbliżania Poznań-Krzesiny w 2017 r. upoważnieni są:
 - a) kpt. Artur GNOŚ – Wykaz Uprawnień nr PL-0025-WU;
 - b) por. Michał KASAJ – licencja PL-0221-MATCL;
 - c) ppor. Anna WILK – praktykant-kontroler ruchu lotniczego (licencja PL-0233-S-MATCL);
 - d) chor. Witold PIOCH – asystent kontrolera ruchu lotniczego.
- 3) Do wykonywania obowiązków na stanowiskach operacyjnych w BOZ Krzesiny w 2017 r. upoważnieni są:
 - a) chor. Paweł KOWALSKI;
 - b) mł. chor. Jerzy ŚLUZEK;
 - c) sierż. Krzysztof JEŻYNA.
- 4) Na Szefa Zespołu Instruktorów i Asesorów w Pionie SRL Poznań-Krzesiny na 2017 r. wyznaczam: por. Michała KASAJA.

Wpisy w rozkazie dziennym dotyczące obsady w organach ATC i Biurze Odpraw Załóg na dany dzień (przykład)

1. W dniu 08.01.2017 r. w Pionie SRL Poznań-Krzesiny obowiązki zgodnie z posiadanymi uprawnieniami pełnić będą:
 - 1) W organie kontroli lotniska (TWR)
 - a) w godz. 07.00–07.00 (24 h):
 - płk Marcin SEKITA;
 - kpt. Jan NOWAK ;
 - por. Grzegorz SKĄPIEC;
 - ppor. Bartosz FLIS;
 - b) w godz. 07.00–15.00 (8 h):
 - ppłk Mariusz KOWAL.
 - 2) W organie kontroli zbliżania (APP)
 - a) w godz. 07.00–07.00 (24 h):
 - kpt. Mariusz DRĄG;
 - por. Stanisław GUŚ;
 - sierż. Jan ŁUŚ;
 - b) w godz. 07.00–19.00 (12 h):
 - chor. Witold FRYŚ.
 - 3) W biurze odpraw załóg (BOZ)
 - a) w godz. 07.00–07.00 (24 h):
 - sierż. Krzysztof JEŻYNA.