

Załącznik 4

## **EUROPEJSKA ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

---

**WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE  
PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA  
(ESARR)**

### **ESARR 5**

### **PERSONEL SŁUŻB ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM**

*Edycja: 2.0  
Data edycji oryginału: 11- 04 - 2002*

## SPIS TREŚCI

Spis treści .....	71
Streszczenie .....	71
1. Zakres .....	72
2. Uzasadnienie .....	72
3. Zastosowanie .....	72
4. Cele bezpieczeństwa .....	73
5. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa .....	73
6. Wdrożenie.....	80
7. Wyjątki .....	80
8. Materiały dodatkowe.....	80

## STRESZCZENIE

Niniejszy dokument został opracowany przez Komisję ds. Przepisów Bezpieczeństwa, przy współpracy z właściwymi merytorycznie specjalistami z Państw uczestniczących w projekcie.

W pierwszej edycji niniejszego dokumentu zostały przedstawione wymagania ogólne dotyczące całego personelu ATM odpowiedzialnego za zadania związane z bezpieczeństwem w ramach zapewniania służb ATM w Państwach Członkowskich ECAC oraz szczegółowe wymagania dotyczące kontrolerów ruchu lotniczego.

Prace EUROCONTROL nad „Europejskim Podręcznikiem Licencjonowania – Kontrolerzy Ruchu Lotniczego”, stanowią ważny wkład w opracowanie niniejszych wymagań.

Podstawą przygotowania przepisów bezpieczeństwa EUROCONTROL w odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego jest Załącznik 1 do Konwencji Chicagowskiej - Licencjonowanie personelu.

Komisja ds. Przepisów Bezpieczeństwa opracowała uzupełnienie określające wymagania przepisów bezpieczeństwa dla personelu inżynierskiego i technicznego, wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym. Należy zaznaczyć, iż obecnie Standardy i Zalecane Metody Postępowania (SARP's) ICAO nie przewidują pojawienia się podobnych przepisów w odniesieniu do tej kategorii personelu ATM, oraz że ESARR 5 jest pierwszym dokumentem bezpieczeństwa ATM, który w sposób formalny harmonizuje w skali europejskiej wymagania odnośnie kompetencji personelu technicznego i inżynierskiego.

## **WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA**

### **PERSONEL SŁUŻB ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM (ATM)**

#### **1. Zakres**

Niniejszy dokument określa wymagania ogólne odnoszące się do bezpieczeństwa dla całego personelu ATM, odpowiedzialnego za zadania związane z bezpieczeństwem w ramach zapewniania służb w ATM w obszarze ECAC oraz szczegółowe wymagania w odniesieniu do kontrolerów ruchu lotniczego, personelu inżynierskiego i technicznego, wypełniającego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym.

Od czasu pierwszej publikacji Załącznika 1 do Konwencji Chicagowskiej nastąpił znaczący wzrost natężenia ruchu lotniczego w przestrzeni ECAC. Mimo iż Załącznik 1 do Konwencji Chicagowskiej był już wielokrotnie poprawiany i zmieniany, to podstawowe procedury licencjonowania, w tym nadawania uprawnień, pozostały bez zmian. Wzrost ruchu lotniczego oraz pojawienie się nowych technologii doprowadziły do stosowania bardziej złożonych procedur w ATC, co prowadzi do konieczności większej specjalizacji kontrolerów i stosowania bardziej zaawansowanych technik prowadzenia kontroli ruchu.

Wymagania EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa (ESARR) - Personel Służb ATM - wynikają z konieczności uzupełnienia zapisów Załącznika 1 do Konwencji Chicagowskiej – Standardy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) ICAO, w celu umożliwienia dostosowania wszelkich aspektów dotyczących bezpieczeństwa przy licencjonowaniu/certyfikowaniu personelu do warunków regionu europejskiego. Pozwoli to także na identyfikację dodatkowych umiejętności związanych z ATC, powstałych wskutek ewolucji systemów kontroli i odnośnych procedur.

Dodatkowo, opracowane zostało uzupełnienie określające wymagania przepisów bezpieczeństwa dla personelu inżynierskiego i technicznego, wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym. Należy zaznaczyć, że w chwili obecnej Standardy i Zalecane Metody Postępowania (SARPs) ICAO nie przewidują podobnych przepisów w odniesieniu do tej kategorii personelu ATM, oraz że ESARR 5 jest pierwszym dokumentem bezpieczeństwa ATM, który w sposób formalny harmonizuje w skali europejskiej wymagania odnośnie kompetencji personelu technicznego i inżynierskiego.

#### **2. Uzasadnienie**

Fachowość personelu ATM i, tam gdzie ma to zastosowanie, spełnienie wymagań zdrowotnych, stanowią podstawowe elementy utrzymania bezpieczeństwa, a co za tym idzie - zarządzania bezpieczeństwem przy zapewnianiu służb ATM. Zastosowanie niniejszych wymagań EUROCONTROL ma na celu ustalenie harmonijnego minimalnego poziomu fachowości i biegłości personelu, któremu powierza się specyficzny zakres odpowiedzialności związany z bezpieczeństwem ATM.

Przyjęto, że fachowość oznacza posiadanie wymaganego poziomu wiedzy, umiejętności, doświadczenia i, tam gdzie jest to wymagane, biegłości w posługiwaniu się językiem angielskim – umożliwiającym zapewnienie bezpiecznych i sprawnych służb ATM.

#### **3. Zastosowanie**

##### **3.1. Zastosowanie wymagań ogólnych**

3.1.1 Wymagania ogólne powinny być spełnione przez upoważnione władze państwowe, usługodawcę ATS, a także przez cały personel służb ATM odpowiadający za zadania, które w ramach usług ATM są związane z bezpieczeństwem.

### **3.2. Zastosowanie szczegółowych wymagań dla kontrolerów ruchu lotniczego**

- 3.2.1 Szczegółowe wymagania dla kontrolerów ruchu lotniczego powinny być stosowane przez:
- upoważnione władze państwowe, cywilnych usługodawców i cywilny personel zapewniający służby ATS wobec cywilnego i wojskowego ruchu lotniczego,
  - władze wojskowe i personel zapewniający służby ATS w odniesieniu do ruchu lotniczego w mieszanym środowisku cywilno-wojskowym, z wyjątkiem sytuacji, w których istnieje równoważny wojskowy system licencjonowania.
- 3.2.2 Równoważne przepisy krajowe powinny być stosowane przez władze wojskowe i personel wojskowy zapewniający służby ATS w odniesieniu do wojskowego ruchu lotniczego w wyodrębnionych strefach/przestrzeniach wojskowych.

### **3.3 Zastosowanie szczegółowych wymagań dla personelu inżynierskiego i technicznego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym**

- 3.3.1 Szczegółowe wymagania dla personelu inżynierskiego i technicznego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym, powinny być stosowane przez:
- cywilne władze państwowe, organizacje i indywidualnych członków personelu zapewniającego właściwe działanie wyposażenia technicznego ATM, dopuszczonego do użytku operacyjnego,
  - władze wojskowe i personel wojskowy zapewniający właściwe działanie wyposażenia technicznego ATM, dopuszczonego do użytku operacyjnego w mieszanym środowisku cywilno-wojskowym, z wyjątkiem sytuacji, w których obowiązują równoważne techniczne przepisy wojskowe.

## **4. Cele bezpieczeństwa**

Ogólne cele bezpieczeństwa służą zapewnieniu fachowości i, tam gdzie ma to zastosowanie, spełnieniu przez personel ATM wymagań zdrowotnych związanych z wypełnianiem zadań odnoszących się do bezpieczeństwa w ramach zapewniania służb w ATM.

## **5. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa**

### **5.1 Wymagania ogólne**

- 5.1.1 Upoważnione władze państwowe powinny zapewniać, poprzez zastosowanie odpowiednich procedur i zasad regulacyjnych, że organizacje i personel odpowiedzialny za zadania przy zapewnianiu służb ruchu lotniczego lub personel pomocniczy służb ruchu lotniczego, uważane za związane z bezpieczeństwem ruchu lotniczego, są kompetentne do wykonywania takich zadań. Upoważnione władze państwowe powinny wspomagać usługodawcę ATM w identyfikowaniu tych zadań w zapewnianiu służb ruchu lotniczego i zadań pomocniczych, które mają być uważane za związane z bezpieczeństwem.
- 5.1.2 Organ ATM powinien zapewnić w ośrodku ATS, w ramach ogólnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo, że cały personel ATS, odpowiedzialny za wykonywanie związanych z bezpieczeństwem zadań zapewniania służb ruchu lotniczego lub wspierających te zadania, jest kompetentny do ich wykonywania i spełnia stosowne wymagania zdrowotne.
- 5.1.3 Osoba odpowiedzialna za wykonywanie lub wspieranie wykonywania zadań zapewnienia służb ruchu lotniczego, uważanych za związane z bezpieczeństwem ruchu lotniczego, powinna:
- a) nie podejmować się wykonywania tych zadań bez stosownej autoryzacji potwierdzającej jej kompetencje do ich wykonywania,
  - b) podlegać lub samemu poddawać się wymaganiom postępowaniu potwierdzającemu utrzymanie kompetencji,
  - c) odpowiadać wymaganiom medycznym odpowiednio do wykonywanych zadań.

---

1) Określenie "samemu poddawać się postępowaniu" dotyczy działań podejmowanych przez poszczególne osoby w celu upewnienia się, iż spełniają one wymagania zdrowotne. W odniesieniu do wymagań dla kontrolerów ruchu lotniczego patrz punkt 5.2.3.1 e), f) i g).

## 5.2 Wymagania w stosunku do kontrolerów ruchu lotniczego

W uzupełnieniu do wymagań zawartych w punkcie 5.1 kontrolerów ruchu lotniczego dotyczą poniższe wymagania szczegółowe.

### 5.2.1. Wymagania krajowe stosowane przez upoważnione władze państwowe, odpowiedzialne za wydawanie przepisów (w Polsce – Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC)

Upoważnione władze, odpowiedzialne za wydawanie przepisów bezpieczeństwa w odniesieniu do personelu kontroli ruchu lotniczego, powinny:

- 5.2.1.1 Wydać licencję ATC lub certyfikat kompetencji każdemu wnioskodawcy spełniającemu wymagania rozdziału 4.3 Załącznika 1 do Konwencji Chicagowskiej oraz rozdziału 5.2 ESARR 5.
- 5.2.1.2 Wydać licencję/certyfikat praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub certyfikat kompetencji osobie, która nie posiada licencji kontrolera lub certyfikatu kompetencji, w celu umożliwienia wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego pod nadzorem odpowiednio wykwalifikowanego instruktora OJT (*On-Job-Training*).
- 5.2.1.3 Wydać uprawnienia instruktora OJT w licencji lub certyfikacie kompetencji odpowiednio wykwalifikowanym kontrolerom ruchu lotniczego, w celu umożliwienia posiadaczom licencji/certyfikatu praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub szkolącego się kontrolera ruchu lotniczego prowadzenia czynności zapewniania kontroli ruchu lotniczego podczas szkolenia OJT.
- 5.2.1.4 Zatwierdzić powyższy personel do przeprowadzania wymaganych egzaminów lub dokonywania ocen w celu zapewnienia, iż wnioskujący o wydanie licencji/certyfikatu kompetencji jest zdolny do wykonywania określonych licencją/certyfikatem czynności i spełnia określone w niej wymagania.
- 5.2.1.5 Zapewnić, iż wydana licencja/certyfikat kompetencji kontrolera ruchu lotniczego zawiera jedno lub więcej uprawnień w niżej określonych kategoriach:
  - kontrola lotniska,
  - instrumentalna kontrola lotniska,
  - kontrola zbliżania proceduralna,
  - kontrola zbliżania radarowa (SUR),
  - kontrola obszaru proceduralna,
  - kontrola obszaru radarowa (SUR).

**Uwaga:** uprawnienie w licencji/certyfikacie jest ważne, jeśli jest powiązane z jednym lub kilkoma uprawnieniami szczegółowym, w jakim organie - oraz tam, gdzie to ma zastosowanie - na jakim stanowisku lub w jakim sektorze kontroler jest zdolny do pełnienia służby kontroli ruchu lotniczego i/lub określa konkretne rodzaje służby, jakie posiadacz licencji może zapewniać, w tym typ wyposażenia radarowego.

- 5.2.1.6 Przed wydaniem licencji/certyfikatu kompetencji kontrolera ruchu lotniczego i związanych z nią uprawnień, należy upewnić się, że wnioskujący:
  - a) ukończył wymagane szkolenie wstępne i pomyślnie przeszedł związane z nim egzaminy,
  - b) ukończył pomyślnie szkolenie na stanowisku, stosownie do uprawnień, o jakie występuje,
  - c) został uznany za zdolnego do wykonywania przedmiotowych czynności,
  - d) posiada ważne badania lekarskie odpowiedniej kategorii.
- 5.2.1.7 Przed wydaniem licencji/certyfikatu kompetencji praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego, należy upewnić się, że wnioskujący:

1) W szczególności dla nielicencjonowanych pracowników, którzy mogą pracować jako kontrolerzy ruchu lotniczego, pod warunkiem że spełniają te same wymagania, czego dowodem jest wydanie równoważnego certyfikatu kompetencji.

- a) ukończył wymagane szkolenie wstępne i pomyślnie zdał wszystkie związane z nim egzaminy lub oceny - w dziedzinie zgodnej z uprawnieniem, na jakie będzie szkolony na stanowisku operacyjnym,
  - b) posiada ważne badania lekarskie odpowiedniej kategorii.
- 5.2.1.8 Przed wydaniem kontrolerowi ruchu lotniczego uprawnienia do prowadzenia szkolenia operacyjnego w charakterze instruktora OJT, należy upewnić się, że wnioskujący:
- a) posiada minimum 2-letnie doświadczenie na stanowisku, na którym będzie instruktorem OJT,
  - b) posiada minimum 6 miesięczną praktykę na stanowisku i w sektorze, na jakim będzie instruktorem OJT,
  - c) ukończył stosowny kurs OJT i pomyślnie przeszedł wymagane egzaminy lub oceny.
- 5.2.1.9 Wymagać ukończenia kursu wstępnego ATC spełniającego, jako minimum, wskazania zawarte w dokumencie ECAC „*Common core content training (CCCT)*”.
- 5.2.1.10 Wymagać, by organy operacyjne ATC miały zatwierdzone plany szkoleń.
- 5.2.1.11 Wprowadzać procedury lub wymagać, by organy operacyjne ATC posiadały zatwierdzone procedury zapewniające bieżącą weryfikację zdolności kontrolerów do wykonywania czynności, zawierające mechanizm oparty na doświadczeniu operacyjnym lub systemie sprawdzania kompetencji, czy też na kombinacji obu metod, przy pomocy którego kontrolerzy są monitorowani lub regularnie sprawdzani, w celu zapewnienia, iż utrzymują swoją zdolność do wykonywania czynności. Metoda powinna być udokumentowana, wskazując:
- a) proces oceniania kontrolera,
  - b) cele operacyjne, które kontroler będzie wypełniał,
  - c) osoby odpowiedzialne za formalną akceptację poprawności przeprowadzenia procesu,
  - d) formalny mechanizm, przy pomocy którego upoważnione władze poinformują kontrolera i usługodawcę o rezultacie oceny kompetencji,
  - e) sposób przechowywania dokumentacji dotyczącej kompetencji i fachowości kontrolerów.
- 5.2.1.12 Zapewnić, że procedury opisane w punkcie 5.2.1.11, przy pomocy których dokonuje się oceny kontrolerów, będą podlegać audytowi.
- 5.2.1.13 Ustalić okres od ostatniego wykonywania czynności wynikających z licencji, w którym kontroler powinien wykonać te czynności, w przeciwnym zaś razie będzie skierowany na szkolenie odświeżające i OJT, na stanowisku odpowiadającym temu uprawnieniu.
- 5.2.1.14 Wymagać, aby kontrolerzy ruchu lotniczego i praktykanci-kontrolerzy ruchu lotniczego, zapewniający służbę kontroli ruchu lotniczego samodzielnie lub pod nadzorem, posiadali ważne badania lekarskie.
- 5.2.1.15 Wymagać od Organu ATM wdrożenia w organach ruchu lotniczego procedur monitorowania kontrolerów pod względem używania substancji psychoaktywnych oraz zapewnić kontrolerom porady związane z przyjmowaniem leków.
- 5.2.1.16 Wymagać od Organu ATM wdrożenia w organach ruchu lotniczego procedur zapobiegających podejmowaniu czynności na stanowisku przez posiadacza licencji lub certyfikatu zdolności - w sytuacji, w której następuje jakiegokolwiek obniżenie sprawności zdrowotnej, lub w której posiadacz licencji jest pod wpływem jakiegokolwiek substancji psychoaktywnej mogącej uniemożliwić mu bezpieczne i właściwe wykonywanie czynności objętych licencją.

---

3) Wskazówki dotyczące odpowiednich metod rozpoznawania, do których mogą należeć badanie biochemiczne w czasie zatrudniania, jeśli zachodzi uzasadnione podejrzenie stosowania substancji psychoaktywnych przez posiadacza licencji/certyfikatu; po zaistnieniu wypadków/incydentów; okresowo i wyrywkowo, oraz innych metod zapobiegania stosowaniu substancji psychoaktywnych, zawarte są w „*Manual of Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace (Doc 9654)*”.

- 5.2.1.17 Wymagać od Organu ATM wdrożenia w organach ruchu procedur zapobiegających podejmowaniu czynności na stanowisku przez posiadacza licencji lub certyfikatu kompetencji, gdy zaistnieje jakakolwiek sytuacja lub zdarzenie poddające w wątpliwość poziom kompetencji posiadacza licencji. Upoważnione władze państwowe powinny, w oparciu o uznane przez nią dowody, po właściwym rozeznaniu, unieważnić, zawiesić lub zmienić taką licencję/certyfikat kompetencji.

## 5.2.2. Wymagania w stosunku do Organu ATM

Organ ATM powinien zapewnić w swoich jednostkach/organach, że:

- 5.2.2.1 Kontroler ruchu lotniczego sprawujący służbę kontroli ruchu lotniczego:
- posiada ważne uprawnienia i wpisy dotyczące organu, stosownie do zapewnianej służby,
  - posiada ważne orzeczenie lekarskie odpowiedniej kategorii,
  - posiada kompetencje do wykonywania czynności zgodnie z posiadanymi uprawnieniami.
- 5.2.2.2 Praktykant-kontroler ruchu lotniczego:
- posiada ważną licencję/certyfikat kompetencji, która upoważnia go do sprawowania służby ATC, w której przechodzi szkolenie OJT,
  - posiada ważne orzeczenie lekarskie odpowiedniej kategorii.
- 5.2.2.3 Organy ATM mają plany szkolenia, zatwierdzone przez upoważnione władze państwowe, określające szczegółowo proces szkolenia, który praktykant-kontroler ruchu lotniczego przechodzi w celu spełnienia wymaganych standardów sprawowania bezpiecznej służby kontroli ruchu lotniczego.
- 5.2.2.4 Praktykant-kontroler ruchu lotniczego lub kontroler szkolony na inne uprawnienia jest przygotowany do podjęcia praktyk na stanowisku (OJT) poprzez ukończenie szkolenia przejściowego oraz szkolenia *pre-OJT*.
- 5.2.2.5 Kontroler ruchu lotniczego, zanim uzyska pozwolenie na prowadzenie szkolenia operacyjnego jako instruktor OJT, powinien:
- posiadać stosowne, ważne uprawnienia - odpowiednie dla służby ATC, w której zdobywał uprawnienia szczegółowe,
  - posiadać ważne uprawnienie instruktora OJT w licencji/certyfikacie kompetencji, wydane przez upoważnione władze państwowe, zgodnie z przepisami i zapisami punktu 5.2.1.8,
  - potwierdzić zdolność zapewnienia służb ATC wpisanych do licencji kontrolera ruchu lotniczego/certyfikatu kompetencji,
  - posiadać ważne orzeczenie lekarskie odpowiedniej kategorii.
- 5.2.2.6 Organy kontroli ruchu lotniczego mają zatwierdzone procedury weryfikacji kompetencji, spełniające wymaganie utrzymywania sprawności i doświadczenia operacyjnego przez kontrolerów. Powyższe procedury powinny zawierać następujące wymagania:
- przepracowanie określonej liczby godzin w określonym czasie, na stanowisku pracy, na które mają oni licencję i uprawnienia,
  - poddanie się ciągłej ocenie kompetencji,
  - poddanie się szkoleniom odświeżającym i w sytuacjach awaryjnych (*emergency*),
  - zasadę utrzymania kompetencji po długiej przerwie w świadczeniu służby.
- 5.2.2.7 Organy kontroli ruchu lotniczego posiadają procedury monitorowania kontrolerów w zakresie nadużycia substancji psychoaktywnych i zapewniania porady kontrolerom przyjmującym leki.
- 5.2.2.8 Organy kontroli ruchu lotniczego posiadają procedury zapobiegające wykonywaniu przez posiadacza licencji/certyfikatu czynności wynikających z niej, jeśli następuje jakiekolwiek obniżenie sprawności zdrowotnych, lub jeśli posiadacz licencji jest pod wpływem substancji psychoaktywnej mogącej uniemożliwić bezpieczne i właściwe wykonywanie danej czynności.

- 5.2.2.9 Upoważnione władze państwowe są informowane, gdy:
- a) kompetencje kontrolera ruchu lotniczego budzą zastrzeżenia, lub
  - d) ocenia się, iż kontroler nie może wykonywać czynności kontroli ruchu lotniczego zgodnie z uprawnieniami, lub
  - c) kontroler lub praktykant-kontroler ruchu lotniczego nie otrzymał pozytywnego orzeczenia lekarskiego upoważniającego do podjęcia czynności w ramach służb kontroli ruchu lotniczego, lub
  - d) instruktor OJT utracił kompetencje do prowadzenia szkolenia operacyjnego.
- 5.2.2.10 Każdy kontroler, którego kompetencje budzą zastrzeżenia, wykonuje wszelkie zalecenia nałożone nań przez upoważnione władze.
- 5.2.2.11 Jeśli kontroler nie spełnia wymagań organu kontroli ruchu związanych z bieżącym doświadczeniem, organ ten powinien rozwiązać problem wewnętrznie, a o wyniku niezwłocznie poinformować upoważnione władze.
- 5.2.2.12 Proces weryfikacji i oceny umiejętności powinien być w pełni udokumentowany, ze wskazaniem metody, za pomocą której umiejętności będą oceniane: czy to za pomocą oceny ciągłej, egzaminowania, czy też użycia kombinacji obu metod.
- 5.2.2.13 W sprawach, w których upoważnione władze zdecydowały lub przewidziane jest, że podejmą decyzję o zawieszeniu, unieważnieniu lub zmianie licencji kontrolera ruchu lotniczego/certyfikatu kompetencji i/lub związanych z nimi uprawnień, kontroler nie jest dopuszczony do pracy operacyjnej bez stosownego nadzoru.

### **5.2.3 Wymagania, które muszą być spełnione przez poszczególnych członków personelu**

- 5.2.3.1 Licencjonowany kontroler ruchu lotniczego powinien wykazać, że:
- a) posiada ważne uprawnienia stosownie do sprawowanej służby ATC,
  - b) spełnia wymagania procedury weryfikacji kompetencji danego organu ATS i jest zdolny do wykonywania czynności opisanych w licencji/certyfikacie kompetencji,
  - c) spełnia wymagania postawione przez upoważnione władze, w przypadku poddania jego kompetencji w wątpliwość,
  - d) posiada ważne orzeczenie lekarskie odpowiedniej kategorii,
  - e) powiadamia kierownictwo organu kontroli ruchu lotniczego o utracie ważności orzeczenia lekarskiego w sprawie zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego,
  - f) nie sprawuje służby ATC znajdując się pod wpływem substancji psychoaktywnych,
  - g) nie wykonuje czynności wynikających z uprawnień, jeśli nastąpił u niego spadek sprawności psychofizycznej mogący prowadzić do uniemożliwienia sprawnego i bezpiecznego wykonywania tych czynności.
- 5.2.3.2 Praktykant-kontroler powinien wykazać, że:
- a) posiada ważną licencję praktykanta-kontrolera ruchu lotniczego lub certyfikat kompetencji,
  - b) spełnia wymagania zawarte w schemacie kompetencji organu kontroli ruchu i jest zdolny do podjęcia szkolenia operacyjnego na stanowisku,
  - c) posiada ważne orzeczenie lekarskie odpowiedniej kategorii,
  - d) powiadamia kierownictwo ośrodka o utracie ważności orzeczenia lekarskiego w sprawie zdolności do wykonywania czynności kontrolera ruchu lotniczego,

---

5) Wymagania określa punkt 5.2.3.1. e), f) i g). Stosuje się je także do wymagań określonych w punkcie 5.1.3.b).



- e) nie podejmuje czynności związanych ze szkoleniem na stanowisku operacyjnym, znajdując się pod wpływem substancji psychoaktywnych,
- f) nie podejmuje szkolenia OJT, jeśli nastąpił u niego spadek sprawności psychofizycznej, lub jeśli znajduje się pod wpływem środków psychoaktywnych, co mogłoby doprowadzić do uniemożliwienia sprawnego i bezpiecznego wykonywania tych czynności.

### 5.3 Wymagania w stosunku do personelu inżynierskiego i technicznego, wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym

W uzupełnieniu do wymagań zawartych w punkcie 5.1, poniższe wymagania szczegółowe dotyczą personelu inżynierskiego i technicznego, wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym.

*Uwaga: Dla celów niniejszych wymagań przyjmuje się następujące definicje:*

- *Personel inżynierski i techniczny, wykonujący zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym, jest zdefiniowany w "Słowniku określeń i definicji na potrzeby ESARR". W dalszej części niniejszego dokumentu jest on nazywany "personelem inżynierskim i technicznym".*
- *Każda organizacja podlegającym prawnie państwowemu organowi nadrzędnemu w sprawach bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym, odpowiedzialna za świadczenie usług inżynierskich i technicznych dla zarządzania ruchem lotniczym, jest w dalszej części niniejszego dokumentu nazywana "organizacją eksploatującą".*
- *Zgodnie z powyższym, usługodawca/organ ATM staje się organizacją eksploatującą, jeśli zapewnia usługi inżynierskie i techniczne dla własnych celów. Jeżeli usługi inżynierskie i techniczne nie są zapewniane przez organ ATM, oznacza to, że organizacja eksploatująca jest osobnym podmiotem.*
- *Pojęcie "niezależny personel" odnosi się do indywidualnych pracowników, nie zatrudnionych przez organizację eksploatującą na podstawie umowy o pracę, lecz wykonujących swoje zadania zgodnie z innymi umowami, np. na podwykonawstwo.*

#### 5.3.1 Wymagania krajowe stosowane przez państwowy organ wydający przepisy (w Polsce – ULC)

Państwowy organ wydający przepisy dla personelu inżynierskiego i technicznego powinien:

- a) wydać stosowne przepisy bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym, dotyczące personelu inżynierskiego i technicznego wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym,
- b) zapewnić właściwy nadzór, pod względem bezpieczeństwa ATM, nad personelem inżynierskim i technicznym wyznaczonym przez organizację eksploatującą do wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym,
- c) podejmować działania prawne wobec organizacji eksploatującej lub jej personelu inżynierskiego i technicznego, jeżeli po stosownym dochodzeniu zostaną ujawnione uzasadnione powody do takich działań,
- d) sprawdzać czy, z punktu widzenia bezpieczeństwa ATM, stosowane są właściwe metody wypełniania wymagań niniejszego dokumentu przez niezależny personel wyznaczony do wypełniania zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym.

#### 5.3.2 Wymagania w stosunku do organizacji eksploatujących

Organizacja eksploatująca powinna:

- a) zapewnić, że personel inżynierski i techniczny jest właściwie szkolony i posiada odpowiednie kwalifikacje do wykonywania wyznaczonych zadań,
- b) zapewnić, że personel inżynierski i techniczny:
  - i) posiada minimum wiedzy gwarantującej zrozumienie działalności służb ATM, które są przez niego wspierane oraz rzeczywistych i potencjalnych skutków własnej pracy dla bezpieczeństwa zapewnianego przez służby ATM,

- ii) zdobył i utrzymuje wystarczającą wiedzę na temat ograniczeń, które występują podczas wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem,
- c) zapewnić istnienie i udostępniać na wniosek upoważnionych władz państwowych udokumentowanych dowodów kwalifikacji personelu i ustaleń dotyczących wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym, w szczególności:
  - i) dostępności wystarczającej ilości personelu posiadającego dostateczne kompetencje, przydzielonego do wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym, z uwzględnieniem dodatkowych wymagań upoważnionych władz państwowych, które mogą wynikać z realizacji punktu 5.3.1 b),
  - ii) polityki i schematu kwalifikacyjnego personelu organizacji eksploatującej,
  - iii) kompetencji, specjalizacji i aktualności wiedzy personelu organizacji eksploatującej,
  - iv) polityki i planów szkoleń personelu organizacji eksploatującej,
  - v) ewidencji przeprowadzonych szkoleń personelu organizacji eksploatującej,
  - vi) ustaleń w sprawie nadzoru nad personelem nie posiadającym kwalifikacji,
- d) zapewnić zakaz wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym przez członków personelu inżynierskiego i technicznego, których warunki zdrowotne lub stan psychiczny uniemożliwiają lub wydają się uniemożliwiać wykonywanie takich zadań,
- e) zapewnić wdrożenie właściwych, z punktu widzenia bezpieczeństwa, metod weryfikacji zgodności z odpowiednimi przepisami niniejszego dokumentu, osób wyznaczonych do wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym,
- f) zgłaszać upoważnionym władzom państwowym wszystkie zdarzenia związane z personelem inżynierskim i technicznym oraz z wyposażeniem technicznym ATM dopuszczonym do użytku operacyjnego; poziom szczegółowości zgłoszeń powinien zostać uzgodniony pomiędzy organizacją eksploatującą i upoważnionymi władzami państwowymi,
- g) zapewnić istnienie i udostępniać na wniosek upoważnionych władz państwowych dowodów kwalifikacji i kompetencji personelu inżynierskiego i technicznego do wykonywania swoich zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym.

### **5.3.3 Wymagania, które muszą być spełnione przez poszczególnych członków personelu**

#### **5.3.3.1 Osoby wykonujące zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym powinny:**

- a) przestrzegać wymagań i planów organizacji eksploatującej, mających na celu stałe zapewnienie kompetencji,
- b) przestrzegać dodatkowych warunków, które mogą zostać nałożone przez upoważnione władze państwowe, zgodnie z punktem 5.3.1.b niniejszego dokumentu,
- c) nie podejmować zadań związanych z bezpieczeństwem operacyjnym, jeśli wiedzą lub podejrzewają, że ich warunki zdrowotne lub stan psychiczny uniemożliwiają wykonywanie takich zadań,
- d) zapewnić, że posiadają dostateczną wiedzę umożliwiającą zrozumienie:
  - i) działalności służb ATM, które są przez nich wspierane oraz rzeczywistych i potencjalnych skutków własnej pracy dla bezpieczeństwa zapewnianego przez służby ATM,
  - ii) ograniczeń, które występują podczas wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem,
- e) systematycznie i konsekwentnie zgłaszać zdarzenia związane z bezpieczeństwem, zgodnie z wymaganiami ESARR 2 punkty 5.1.2 i 5.1.3.

#### **5.3.3.2 Personel inżynierski i techniczny powinien inicjować odpowiednie działania zapobiegawcze, jeżeli wymagania punktu 5.3.3.1 nie są spełniane.**

## 6. Wdrożenie

Przepisy wynikające z niniejszych wymagań wchodzą w życie w terminie 3 lat od daty przyjęcia ich przez EUROCONTROL, to jest:

- wymagania ogólne dla personelu ATM, przedstawione w części 5.1, z zastosowaniem przedstawionym w części 3.1, powinny zostać wdrożone do dnia 10.11.2003 r,
- wymagania w stosunku do kontrolerów ruchu lotniczego, przedstawione w części 5.2, z zastosowaniem przedstawionym w części 3.2, powinny zostać wdrożone do dnia 10.11.2003 r,
- wymagania w stosunku do personelu inżynierskiego i technicznego, wykonującego zadania związane z bezpieczeństwem operacyjnym, przedstawione w części 5.3, z zastosowaniem przedstawionym w części 3.3, powinny zostać wdrożone do dnia 11.04.2005 r.

## 7. Wyjątki

W odniesieniu do zapisów punktu 5.2.1.8 a) i b) przyjmuje się, iż mogą zdarzyć się okoliczności, w których wymagania ESARR 5 nie będą mogły być spełnione. Okoliczności te powinny być ocenione przez upoważnione władze państwowe, po czym powinien zostać wydany dokument o wyłączeniu przepisu, wraz z zapewnieniem zachowania równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

## 8. Materiały dodatkowe

### 8.1 Przepisy równoważne (*Acceptable Means of Compliance*)

Przepisy równoważne wobec ESARR 5 zostały opublikowane w materiałach doradczych EUROCONTROL (EAM 5).

### 8.2 Definicje

Definicje pewnych pojęć szczególnych użytych w ESARR 5 znajdują się w dokumencie SRC DOC 4 i dla ułatwienia powtórzone są w "Słowniku określeń i definicji na potrzeby ESARR".

### 8.3 Materiały pomocnicze

- a) Dla kontrolerów ruchu lotniczego - "*Europejski podręcznik licencjonowania personelu - kontrolerzy ruchu lotniczego (HUM.ET1.ST08)*", jeśli jest wdrażany, w połączeniu z elementami zawartymi w zadaniach szkolenia z dokumentu EATMP - "*Wspólna zawartość bazowa (CCC)*", może być wartościową pomocą przy wdrażaniu ESARR 5.
- b) Dla pozostałego personelu ATM przyjęto "*Politykę Bezpieczeństwa EATMP (SAFET1.ST01.1000-POL-01-00)*" jako wartościową pomoc przy wdrażaniu ESARR 5, ze szczególnym uwzględnieniem elementu kompetencji w "*Zasadach Osiągnięcia Bezpieczeństwa*", kiedy są stosowane w połączeniu z celami szkolenia zawartymi w "*ECAC Common Core Content (ECCC)*",
- c) Następujące dokumenty mogą być użyte jako źródło informacji w procesie wdrażania niniejszych wymagań:
  - **EUROCONTROL/EATMP**
    - i) *Safety Policy Document (SAFET1.ST01.1000-POL-01-00)*,
    - ii) *Safety Policy Implementation Guidance Material (SAFET1.ST01.1000-GUI-01-00)*,
    - iii) *European Manual of Personnel Licensing – Air Traffic Controllers*,
    - iv) *EATMP Human Resources Strategy Document*,
    - v) *Policy Paper Proposing Acceptance of Basic Harmonised ATC Licensing Scheme*,
    - vi) *Guidelines for Common Core Content and Training Objectives for Air Traffic Controllers – Phases I and II*,
    - vii) *Air Traffic Controller Training at Operational Units*,
    - viii) *Controller training in the handling of Unusual Incidents*,
    - ix) *Common Core Content and Training Objectives for Basic AIS training – Phase I AB Initio and Phase II Specialist*,
    - x) *Guidelines of a Common Basic Level of Technical Training for ATM Technical Staff*,
    - xi) *Specification of Training Tools and Methodology for the Development and Provision of ATC Training*,
    - xii) *Guidelines for ATS Upgrade Training*,
    - xiii) *CIP – Convergence and Implementation Programme*.