



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 5 października 2026 r.

Poz. 973

OBWIESZCZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 24 września 2026 r.

w sprawie włączenia kwalifikacji sektorowej „Postępowanie i komunikowanie się na lotnisku w sytuacjach standardowych, kryzysowych i zagrożenia” do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji

Na podstawie art. 25 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (Dz. U. z 2024 r. poz. 1606) ogłasza się w załączniku do niniejszego obwieszczenia informacje o włączeniu kwalifikacji sektorowej „Postępowanie i komunikowanie się na lotnisku w sytuacjach standardowych, kryzysowych i zagrożenia” do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji.

Minister Infrastruktury: *D. Klimczak*

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury
z dnia 24 września 2026 r. (M.P. poz. 973)

INFORMACJE O WŁĄCZENIU KWALIFIKACJI SEKTOROWEJ „POSTĘPOWANIE I KOMUNIKOWANIE SIĘ NA LOTNISKU W SYTUACJACH
STANDARDOWYCH, KRYZYSOWYCH I ZAGROŻENIA” DO ZINTEGROWANEGO SYSTEMU KWALIFIKACJI

1. Nazwa kwalifikacji sektorowej

Postępowanie i komunikowanie się na lotnisku w sytuacjach standardowych, kryzysowych i zagrożenia.

2. Poziom Polskiej Ramy Kwalifikacji przypisany do kwalifikacji sektorowej

5 poziom Polskiej Ramy Kwalifikacji.
Dla kwalifikacji nie określono odniesienia do poziomu właściwej Sektorowej Ramy Kwalifikacji.

3. Efekty uczenia się wymagane dla kwalifikacji sektorowej

Syntetyczna charakterystyka efektów uczenia się
Osoba posiadająca kwalifikację sektorową „Postępowanie i komunikowanie się na lotnisku w sytuacjach standardowych, kryzysowych i zagrożenia” zna zasady postępowania na lotnisku w sytuacjach standardowych, kryzysowych i w sytuacjach zagrożenia. Posługuje się frazeologią lotniczą. Potrafi zidentyfikować sytuacje niestandardowe i kryzysowe oraz odczytywać i interpretować depesze lotnicze. Wykorzystuje techniczne środki łączności w komunikacji na lotnisku. Potrafi zademonstrować sygnały manewrowania na lotnisku. Posługuje się wiedzą prawną z obszaru lotnictwa, zna międzynarodowe i krajowe przepisy prawne z zakresu lotnictwa cywilnego. Zna: zasady koordynacji działań ratowniczych na lotnisku w sytuacjach kryzysowych i zagrożenia, zasady współpracy między podmiotami na lotnisku, elementy infrastruktury lotniskowej oraz możliwe zagrożenia występujące na lotnisku, zasady funkcjonowania lotniska podczas sytuacji standardowej, kryzysowej i zagrożenia, w tym zasady organizacji przepływów pasażerskich, oraz zagrożenia wynikające z występowania materiałów niebezpiecznych na lotnisku, w tym potrafi rozpoznać materiały niebezpieczne.

Zestaw 1. Wiedza z zakresu funkcjonowania lotniska podczas sytuacji standardowych oraz w sytuacjach kryzysowych i sytuacjach zagrożenia	
Poszczególne efekty uczenia się	Kryteria weryfikacji ich osiągnięcia
Charakteryzuje międzynarodowe i krajowe przepisy prawne z zakresu lotnictwa cywilnego	– omawia założenia: Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz. U. z 2007 r. poz. 235), Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 r. (Dz. U. z 1971 r. poz. 147, z późn. zm.), Konwencji znoszącej wymóg legalizacji zagranicznych dokumentów urzędowych, sporządzonej w Hadze dnia 5 października 1961 r. (Dz. U. z 2005 r. poz. 938); – omawia pojęcia: Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Powietrznych (IATA), Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), agent obsługi naziemnej, zarządzający lotniskiem, operator lotniczy;

	– omawia krajowe przepisy prawa dotyczące funkcjonowania lotnisk, bezpieczeństwa i ochrony lotnictwa cywilnego, ruchu naziemnego oraz postępowania w sytuacjach zagrożenia.
Charakteryzuje zasady funkcjonowania lotniska podczas standardowej obsługi	– omawia organizację przepływu pasażerów na lotnisku, w tym stref Schengen i non-Schengen, ruchu lotnictwa ogólnego (General Aviation – GA) oraz obsługi pasażerów VIP; – omawia zasady przebywania i poruszania się po polu ruchu naziemnego; – omawia naziemną obsługę statków powietrznych, w szczególności wykorzystanie pojazdów specjalnych, tankowanie, catering, asenizację, naziemne źródło zasilania (Ground Power Unit – GPU) oraz holowanie statku powietrznego (push-back); – omawia sekwencje czynności w procesie obsługi naziemnej; – rozpoznaje i demonstruje sygnały manewrowania, w szczególności sygnały zatrzymania, wskazania stanowiska postojowego, poruszania się do przodu oraz skrętu w prawo i w lewo.
Charakteryzuje zasady funkcjonowania lotniska w sytuacjach kryzysowych i sytuacjach zagrożenia	– omawia pojęcia: sytuacja kryzysowa, sytuacja zagrożenia; – wymienia podmioty wchodzące w skład zespołu lub tworzące centrum przewidziane w planie działania lotniska w sytuacji zagrożenia; – rozróżnia części ogólnodostępne i zastrzeżone lotniska oraz identyfikuje elementy infrastruktury istotne dla zapewnienia ciągłości operacji, w tym – jeżeli dotyczy – elementy posiadające status infrastruktury krytycznej; – omawia zasady dostępu do części ogólnodostępnych i zastrzeżonych lotniska oraz zasady zapewnienia ciągłości działania infrastruktury istotnej dla funkcjonowania lotniska.
Charakteryzuje zasady organizacji przepływu pasażerskich w sytuacjach kryzysowych	– omawia zakres informacji wymaganych do rozpoczęcia działań; – omawia rodzaje alarmów obowiązujących w sytuacjach kryzysowych; – omawia warianty postępowania w zależności od rodzaju zagrożenia; – omawia etapy koordynacji działań; – omawia rolę podmiotów zaangażowanych do działań na poszczególnych etapach.
Charakteryzuje współpracę między podmiotami na lotnisku w sytuacjach kryzysowych i w sytuacjach zagrożenia	– omawia sposób postępowania osoby zgłaszającej zagrożenie; – wymienia podmioty zaangażowane w zależności od rodzaju sytuacji; – omawia zakres odpowiedzialności poszczególnych podmiotów; – omawia ścieżki przepływu informacji między podmiotami; – omawia zadania służby medycznej, służby ratowniczo-gaśniczej w sytuacji kryzysowej.
Charakteryzuje zagrożenia występujące na lotnisku	– omawia zagrożenia występujące na lotnisku, w szczególności: wypadek statku powietrznego na lotnisku, wypadek statku powietrznego poza granicami lotniska, awarię statku powietrznego podczas lotu, pożar obiektu, sabotaż, zagrożenie bombowe dotyczące statku powietrznego lub obiektu, bezprawne przejście statku powietrznego, incydent na lotnisku, zagrożenie epidemiologiczne, nagłe zdarzenie medyczne lub usterkę techniczną wymagającą pilnego działania; – proponuje sposoby reagowania na zagrożenia.

Charakteryzuje zagrożenia wynikające z występowania materiałów niebezpiecznych na lotnisku	– identyfikuje materiały niebezpieczne; – omawia sposoby reagowania w przypadku uszkodzenia materiałów niebezpiecznych zgodnie z obowiązującymi procedurami bezpieczeństwa.
Zestaw 2. Komunikowanie się na lotnisku, w tym w sytuacji kryzysowej lub w sytuacji zagrożenia	
Poszczególne efekty uczenia się	Kryteria weryfikacji ich osiągnięcia
Stosuje frazeologię lotniczą w komunikacji	– stosuje alfabet fonetyczny Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w komunikacji radiowej; – interpretuje treść korespondencji radiowej; – wyjaśnia stosowane w lotnictwie kody i skróty; – omawia budowę statku powietrznego, np. skrzydła, podwozie, kadłub, elementy mechanizacji skrzydła; – komunikuje się za pomocą korespondencji radiowej lub telefonicznej, stosując frazeologię lotniczą; – rozróżnia komunikaty MAYDAY i PAN-PAN, wyjaśnia przesłanki ich użycia oraz interpretuje i przekazuje komunikat o sytuacji niebezpieczeństwa albo sytuacji pilności.
Identyfikuje informacje zawarte w publikacjach lotniczych	– rozpoznaje rodzaj depesz stosowanych w lotnictwie, określa ich zastosowanie oraz odczytuje i interpretuje informacje zawarte w przykładowej depeszy lotniczej; – wyszukuje w Zbiorze Informacji Lotniczych (Aeronautical Information Publication – AIP) informacje dotyczące wskazanego lotniska.
Charakteryzuje sposoby komunikacji stosowanej w sytuacjach kryzysowych na lotnisku	– omawia techniki aktywnego słuchania stosowane w kontaktach z osobami poszkodowanymi, w szczególności parafrazowanie, odzwierciedlanie, potwierdzanie werbalne i niewerbalne, zadawanie pytań otwartych oraz zwracanie uwagi na mowę ciała; – omawia techniki komunikacji stosowane w warunkach podwyższonego napięcia, w szczególności potwierdzenia zrozumienia komunikatu (check-back) oraz odczytania i potwierdzenia otrzymanej informacji (read-back); – podaje przykłady komunikatów wspierających osobę poszkodowaną i personel; – podaje przykłady sformułowań sprzyjających powstawaniu barier w komunikacji, obniżeniu poczucia bezpieczeństwa osoby poszkodowanej oraz podważających zaufanie do personelu; – tworzy komunikat dotyczący zagrożenia na lotnisku; – opisuje ostrą reakcję na stres (Acute Stress Disorder – ASD), zespół stresu pourazowego (Post-Traumatic Stress Disorder – PTSD) oraz zjawisko wtórnej traumatyzacji; – omawia zasady prowadzenia komunikacji zewnętrznej, w tym przekazywania informacji mediom i pasażerom w sytuacjach kryzysowych.

4. Ramowe wymagania dotyczące metod przeprowadzania walidacji, osób przeprowadzających walidację oraz warunków organizacyjnych i materialnych niezbędnych do prawidłowego i bezpiecznego przeprowadzania walidacji

1. Etap walidacji

1.1. Metody przeprowadzania walidacji

Podczas walidacji są stosowane następujące metody:

- test teoretyczny,
- obserwacja w warunkach symulowanych (z wykorzystaniem studium przypadku),
- wywiad swobodny (rozmowa z komisją).

Kryteria weryfikacji dotyczące kompetencji komunikacyjnych muszą być zweryfikowane za pomocą studium przypadku.

Walidacja składa się z części teoretycznej i części praktycznej.

Minimalny zakres umiejętności podlegających ocenie w warunkach symulowanych obejmuje co najmniej:

- prowadzenie komunikacji radiowej,
- interpretację sytuacji operacyjnej,
- przekazywanie komunikatów,
- interpretację depesz lotniczych,
- stosowanie sygnałów manewrowania.

1.2. Osoby przeprowadzające walidację

Komisja walidacyjna składa się z co najmniej trzech osób. Przewodniczącego wybiera się spośród członków komisji.

Członkowie komisji walidacyjnej łącznie muszą spełniać wszystkie poniższe warunki, przy czym każdy członek komisji spełnia co najmniej dwa spośród niżej wymienionych warunków:

- posiada wykształcenie wyższe,
- posiada co najmniej pięcioletnie doświadczenie zawodowe w lotnictwie zdobyte w okresie ostatnich 10 lat na stanowisku kierowniczym w służbach lotniskowych jako członek personelu lotniczego albo w służbach operacyjnych lotniska,
- posiada co najmniej pięcioletnie doświadczenie dydaktyczne w branży lotniczej.

Członkowie komisji walidacyjnej zachowują bezstronność wobec osób przystępujących do walidacji.

1.3. Warunki organizacyjne i materialne niezbędne do prawidłowego i bezpiecznego przeprowadzania walidacji

Dopuszcza się przeprowadzenie części teoretycznej walidacji:

- stacjonarnie z wykorzystaniem systemu informatycznego albo
- na odległość.

W przypadku walidacji stacjonarnej z wykorzystaniem systemu informatycznego instytucja certyfikująca zapewnia każdej osobie przystępującej do walidacji:

- stanowisko komputerowe z dostępem do Internetu,
- oprogramowanie umożliwiające weryfikację efektów uczenia się,
- stanowisko komputerowe dla członka komisji prowadzącego walidację.

W przypadku walidacji prowadzonej na odległość osoba przystępująca do walidacji zapewnia we własnym zakresie: – komputer, – kamerę, – mikrofon, – stabilne łącze internetowe. Do przeprowadzenia części praktycznej instytucja certyfikująca zapewnia: – stanowisko wyposażone w komputer, – słuchawki z mikrofonem, – plan lotniska, – mapę terminala lub oprogramowanie do symulacji terminala, – system komunikacji radiowej. 2. Etap identyfikowania i dokumentowania efektów uczenia się Nie dotyczy. 3. Dodatkowe informacje na temat ramowych wymagań dotyczących walidacji Nie dotyczy.	
5. Warunki, jakie musi spełniać osoba przystępująca do walidacji, jeżeli zostały określone, albo informacja o braku takich warunków	Brak warunków.
6. Inne, poza pozytywnym wynikiem walidacji, warunki uzyskania kwalifikacji sektorowej, jeżeli zostały określone, albo informacja o braku takich warunków	Brak innych, poza pozytywnym wynikiem walidacji, warunków uzyskania kwalifikacji sektorowej.
7. Okres ważności certyfikatu potwierdzającego nadanie kwalifikacji sektorowej – bezterminowy lub określony – oraz warunki przedłużenia ważności, jeżeli okres ważności certyfikatu został określony	Certyfikat jest ważny bezterminowo.
8. Warunki przedłużenia ważności certyfikatu potwierdzającego nadanie kwalifikacji sektorowej	Brak.
9. Termin dokonywania przeglądu kwalifikacji sektorowej	Nierzadziej niż raz na 10 lat