

Publikacja współfinansowana ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

**Rozwijanie, uzupełnianie i aktualizacja informacji o zawodach oraz jej upowszechnianie  
za pomocą nowoczesnych narzędzi komunikacji – INFODORADCA+**

# INFORMACJA O ZAWODZIE

## Kontroler ruchu lotniczego

(315403)



**Piloci statków powietrznych i personel pokrewny**

**Rozwijanie, uzupełnianie i aktualizacja informacji o zawodach oraz jej rozpowszechnianie za pomocą nowoczesnych narzędzi komunikacji – INFODORADCA+**

Projekt jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Europejskiego Funduszu Społecznego

# INFORMACJA O ZAWODZIE

## Kontroler ruchu lotniczego (315403)

**Piloci statków powietrznych i personel pokrewny**

**Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Departament Rynku Pracy**

Publikacja opracowana w ramach projektu **Rozwijanie, uzupełnianie i aktualizacja informacji o zawodach oraz jej upowszechnianie za pomocą nowoczesnych narzędzi komunikacji – INFODORADCA+**

Program Operacyjny Wiedza Edukacja Rozwój, Oś priorytetowa II Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji, Działanie 2.4 Modernizacja publicznych i niepublicznych służb zatrudnienia oraz lepsze dostosowanie ich do potrzeb rynku pracy

PROJEKT NR: POWR.02.04.00-00-0060/16-00

**Partnerzy projektu INFODORADCA+:**

- DORADCA Consultants Ltd Sp. z o.o., Gdynia
- Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy, Radom
- Instytut Pracy i Spraw Socjalnych, Warszawa
- Centralny Instytut Ochrony Pracy – Państwowy Instytut Badawczy, Warszawa
- PBS Sp. z o.o., Sopot

**INFORMACJA O ZAWODZIE**

**Kontroler ruchu lotniczego (315403)**

© Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, Departament Rynku Pracy, Warszawa 2018

**Kopiowanie i rozpowszechnianie w całości lub w części dozwolone wyłącznie za podaniem źródła.**

ISBN 978-83-7789-495-8 [273]

Publikacja bezpłatna

Zdjęcie na okładce (źródło): <https://pixabay.com/pl/port-lotniczy-budynku-sun-pogoda-w-1682067>  
[dostęp: 10.07.2018].



## SPIS TREŚCI

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. DANE IDENTYFIKACYJNE ZAWODU .....</b>  | <b>3</b>  |
| 1.1. Nazwa i kod zawodu (wg Klasyfikacji zawodów i specjalności).....  | 3         |
| 1.2. Nazwy zwyczajowe zawodu.....  | 3         |
| 1.3. Usytuowanie zawodu w klasyfikacjach: ISCO, PKD .....  | 3         |
| 1.4. Notka metodologiczna, autorzy i eksperci opiniujący.....  | 3         |
| <b>2. OPIS ZAWODU.....</b>   | <b>4</b>  |
| 2.1. Synteza zawodu.....   | 4         |
| 2.2. Opis pracy i sposobu jej wykonywania.....   | 4         |
| 2.3. Środowisko pracy (warunki pracy, maszyny i narzędzia pracy, zagrożenia,<br>organizacja pracy) .....                       | 5         |
| 2.4. Wymagania psychofizyczne i zdrowotne.....   | 6         |
| 2.5. Wykształcenie, tytuły zawodowe, kwalifikacje i uprawnienia niezbędne/<br>preferowane do podjęcia pracy w zawodzie.....    | 7         |
| 2.6. Możliwości rozwoju zawodowego, awansu i potwierdzania kompetencji .....   | 8         |
| 2.7. Zawody pokrewne .....   | 8         |
| <b>3. ZADANIA ZAWODOWE I WYMAGANE KOMPETENCJE .....</b>  | <b>9</b>  |
| 3.1. Zadania zawodowe .....  | 9         |
| 3.2. Kompetencja zawodowa Kz1: Zapewnianie służby kontroli obszaru.....  | 9         |
| 3.3. Kompetencja zawodowa Kz2: Zapewnianie służby kontroli zbliżania.....  | 10        |
| 3.4. Kompetencja zawodowa Kz3: Zapewnianie służby kontroli lotniska .....  | 11        |
| 3.5. Kompetencje społeczne.....  | 12        |
| 3.6. Profil kompetencji kluczowych dla zawodu.....   | 13        |
| 3.7. Powiązanie kompetencji zawodowych z opisami poziomów Polskiej Ramy Kwalifikacji<br>oraz Sektorowej Ramy Kwalifikacji..... | 13        |
| <b>4. ODNIESIENIE DO SYTUACJI ZAWODU NA RYNKU PRACY I MOŻLIWOŚCI DOSKONALENIA<br/>ZAWODOWEGO.....</b>                          | <b>14</b> |
| 4.1. Możliwości podjęcia pracy w zawodzie .....  | 14        |
| 4.2. Instytucje oferujące kształcenie, szkolenie i/lub potwierdzanie kompetencji w ramach<br>zawodu .....                      | 15        |
| 4.3. Zarobki osób wykonujących dany zawód/daną grupę zawodów .....   | 15        |
| 4.4. Możliwości zatrudnienia osób niepełnosprawnych w zawodzie.....  | 16        |
| <b>5. ODNIESIENIE DO EUROPEJSKIEJ KLASYFIKACJI UMIEJĘTNOŚCI/KOMPETENCJI, KWALIFIKACJI<br/>I ZAWODÓW (ESCO) .....</b>           | <b>16</b> |
| <b>6. ŹRÓDŁA DODATKOWYCH INFORMACJI O ZAWODZIE .....</b>   | <b>17</b> |
| <b>7. SŁOWNIK POJĘĆ .....</b>  | <b>18</b> |
| 7.1. Definicje powiązane z opisem informacji o zawodzie (zawodoznawcze) .....  | 18        |
| 7.2. Definicje związane z wykonywaniem zawodu (branżowe) .....   | 20        |

## 1. DANE IDENTYFIKACYJNE ZAWODU

### 1.1. Nazwa i kod zawodu (wg Klasyfikacji zawodów i specjalności)

Kontroler ruchu lotniczego 315403

### 1.2. Nazwy zwyczajowe zawodu

- ATC<sup>3</sup>.
- Kontroler Ruchu Lotniczego.
- Kontroler.

### 1.3. Usytuowanie zawodu w klasyfikacjach: ISCO, PKD

W Międzynarodowym Standardzie Klasyfikacji Zawodów ISCO-08 odpowiada grupie:

- 3154 Air traffic controllers.

Według Polskiej Klasyfikacji Działalności (PKD 2007):

- Sekcja H – Transport i gospodarka magazynowa.

### 1.4. Notka metodologiczna, autorzy i eksperci opiniujący

#### Notka metodologiczna

Opis informacji o zawodzie opracowano na podstawie:

- analizy źródeł (akty prawne, klasyfikacje krajowe, międzynarodowe) oraz źródeł internetowych,
- analizy opisu zawodu zamieszczonego w wyszukiwarce opisów zawodów na Wortalu Publicznych Służb Zatrudnienia,
- badań ankietowych prowadzonych w projekcie INFODORADCA+ w maju 2018 r.,
- zebranych opinii od recenzentów, członków panelu ewaluacyjnego oraz zespołu ds. walidacji i jakości informacji o zawodach.

#### Autorzy i eksperci opiniujący

##### *Zespół Ekspertki:*

- Tomasz Gierczak – Port Lotniczy, Radom.
- Sławomir Janiszewski – Port Lotniczy, Radom.
- Tomasz Tarnowski – Doradca Consultants Ltd. Sp. z o.o., Gdynia.

##### *Zespół ds. walidacji i jakości informacji o zawodzie:*

- Joanna Gralak-Merchel – Doradca Consultants Ltd. Sp. z o.o., Gdynia.
- Włodzimierz Walkusz – Doradca Consultants Ltd. Sp. z o.o., Gdynia.

##### *Recenzenci:*

- Krzysztof Bargieł – Port Lotniczy Łódź.
- Maciej Ruszuk – Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych w Dęblinie.

##### *Panel ewaluacyjny – przedstawiciele partnerów społecznych:*

- Ryszard Jaxa-Małachowski – Ekspert niezależny, Warszawa.
- Bronisław Nawrocki – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Warszawa.

Data (rok) opracowania opisu informacji o zawodzie: 2018 r.

**WAŻNE:**

W tekście opisu informacji o zawodzie występują podkreślenia wybranych określeń wraz z indeksem górnym, który wskazuje numer definicji w słowniku branżowym w punkcie 7.2.

## 2. OPIS ZAWODU

### 2.1. Synteza zawodu

**Kontroler ruchu lotniczego** zajmuje się zapewnieniem uporządkowanego i sprawnego oraz bezpiecznego przepływu ruchu lotniczego w wydzielonej przestrzeni nad Polską (FIR Warszawa<sup>5</sup>). Pracę wykonuje zgodnie z wymaganiami określonymi w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska<sup>1</sup>), opracowanym przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

### 2.2. Opis pracy i sposobu jej wykonywania

#### *Opis pracy*

**Kontroler ruchu lotniczego** zapewnia służbę kontroli ruchu lotniczego<sup>13</sup>, służbę informacji powietrznej<sup>12</sup> oraz służbę alarmową<sup>11</sup>. Niezależnie od pełnionej funkcji kontroler musi być przygotowany na zmiany warunków meteorologicznych oraz sytuacje nadzwyczajne, które mogą skutkować zmianami tras oraz kierunków lądowania na lotniskach. To również osoba odpowiedzialna za inicjowanie akcji ratowniczych w przypadku utraty kontaktu ze statkiem powietrznym lub zdarzenia, wymagającego natychmiastowego działania służb ratowniczo-gaśniczych.

#### *Sposoby wykonywania pracy*

Osoba na stanowisku **kontrolera ruchu lotniczego** w zależności od wielkości lotniska lub przestrzeni powietrznej, w której zapewnia służbę, odpowiada za:

- kontrolowanie obszaru jako kontroler ośrodka kontroli obszaru,
- kontrolowanie statków powietrznych zmniejszających wysokość w celu lądowania,
- kontrolowanie przestrzeni nad lotniskiem jako kontroler lotniska; w przypadku dużego lotniska i natężenia ruchu lotniczego zadania mogą zostać uzupełnione o kontrolę ruchu naziemnego, kontrolę wydawania zezwoleń i koordynację z zarządzającym na płycie postojowej.

Kontroler ośrodka kontroli obszaru zapewnia służbę kontroli obszaru, realizowaną za pośrednictwem urządzeń radiowych i zobrazowania radarowego. Przekazuje lub wydaje polecenia w celu uporządkowania ruchu statków powietrznych zgodnie ze złożonym planem lotu FPL<sup>6</sup>. Do zadań kontrolera obszarowego należy również uzgadnianie przelotów w polskiej przestrzeni powietrznej, ustalonej nad terytorium państwa i wodami terytorialnymi Morza Bałtyckiego. Kontroler ruchu lotniczego zapewnia służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową w przestrzeni powietrznej powyżej wysokości 3 km.

Kontroler zbliżania, podobnie jak w przypadku kontroli obszaru, zapewnia służbę kontroli zbliżania. Realizacja zadań może odbywać się za pomocą kontroli proceduralnej, jednak z uwagi na intensywność ruchu dolotowego i odlotowego byłaby ona nieefektywna, dlatego w większości przypadków odbywa się z wykorzystaniem zobrazowania radarowego, przy pomocy specjalnego oprogramowania na monitorach komputerowych. Kontroler zbliżania, koordynując dolatujące i odlatujące statki powietrzne, przede wszystkim ustala ich kolejność do lądowania w fazie zniżania do lotniska. W przypadku ograniczeń wprowadzonych na lotnisku czy też złych warunków meteorologicznych kontroler może wstrzymać statki powietrzne w miejscach do tego wyznaczonych. Różnorodność, jak i wielkość statków powietrznych powoduje, iż kontroler zbliżania pełniąc służbę, znając parametry danego statku powietrznego (SP<sup>10</sup>), zachowuje wymagane separacje w kolejności

do lądowania. Kontroler zbliżania zapewnia służbę ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową.

Kontroler lotniska umożliwia, począwszy od wydania zezwolenia na lot (w przypadku braku służby wydawania zezwoleń), kołowanie na lotnisku oraz ruch pojazdów i personelu (w przypadku braku służby ruchu naziemnego). Wydając zezwolenie na start, wznoszenie, lądowanie w przypadku operacji statków powietrznych w przestrzeni nad lotniskiem, kontroler lotniska zapewnia służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej oraz służbę alarmową.

Kontroler ruchu naziemnego pełni rolę uzupełniającą i stanowi pomoc dla kontrolera lotniska, przejmując odpowiedzialność za kołowanie na lotnisku statków powietrznych oraz ruch pojazdów i personelu. Doprowadza statek powietrzny od płyty postojowej do drogi startowej, gdzie przekazuje statek powietrzny kontrolerowi lotniska.

Kontroler wydawania zezwoleń to służba przekazująca załodze statku powietrznego–stojącego na płycie postojowej, drogą radiową zgodę na wykonanie lotu zgodnie ze złożonym planem lotu FPL lub z ograniczeniami, w zależności od sytuacji. Stanowi niejako uzupełnienie i pomoc dla kontrolera lotniska. Przekazując zezwolenie upewnia się, iż załoga zapisała zgodę na lot prawidłowo, a następnie przekazuje statek powietrzny do kolejnej służby.

### **WAŻNE:**

**Kontroler ruchu lotniczego** wykonuje pracę zgodnie z obowiązującymi przepisami i procedurami. Powinien ustawicznie podnosić swoje kompetencje, uczestnicząc w różnych formach doształcania i doskonalenia zawodowego.

*Więcej szczegółowych informacji znajduje się w sekcjach: 3.1. Zadania zawodowe oraz 3.2., 3.3., 3.4. Kompetencje zawodowe.*

## **2.3. Środowisko pracy (warunki pracy, maszyny i narzędzia pracy, zagrożenia, organizacja pracy)**

### **Warunki pracy**

Podstawowym obiektem, w którym pracuje **kontroler ruchu lotniczego**, jest budynek wieży portu lotniczego, w skład którego wchodzi pomieszczenie operacyjne, pomieszczenie odpoczynku oraz pomieszczenia socjalne. Naturalnym środowiskiem pracy kontrolera jest sala operacyjna, umiejscowiona wysoko, na ostatnim piętrze wieży.

Niezależnie od rodzaju pełnionej służby, ze względu na duże obciążenie psychiczne na stanowisku pracy i jednocześnie ogromną odpowiedzialność za zapewnianie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, kontrolerzy ruchu lotniczego mają zagwarantowany wysoki komfort pracy. Obejmuje to między innymi ergonomiczne stanowiska pracy, które zapewniają ciszę i są zabezpieczone przed ewentualnym działaniem osób nieuprawnionych oraz dostęp do wszystkich potrzebnych urządzeń oraz środków łączności naziemnej i powietrznej.

*Więcej informacji znajduje się w sekcji: 4.1. Możliwości podjęcia pracy w zawodzie.*

### **Wykorzystywane maszyny i narzędzia pracy**

W swojej pracy kontrolerzy używają nowoczesnych systemów zarządzania ruchem lotniczym. W skład systemów wchodzi radar, środki łączności, specjalistyczne oprogramowanie, sieci teleinformatyczne i stacje meteorologiczne.



### **Organizacja pracy**

Dyżur **kontrolera ruchu lotniczego** trwa 7 i pół godziny. 75% tego czasu to praca operacyjna na stanowisku, a 25% to czas na odpoczynek. Praca na stanowisku nie może przekraczać jednorazowo 2 godzin.

Dla lotnisk o małym natężeniu ruchu czas pełnienia służby może wynosić maksymalnie 3 godziny. Kryteria procentowe stosunku pracy do odpoczynku mają również zastosowanie w przypadku przedłużenia służby do 12 godzin. Praca realizowana jest w trybie 24/7/365, tj. całodobowo w zależności od służby w trybie ciągłym przez 7 dni w tygodniu, bez względu na dni wolne od pracy oraz święta.

W celu zapewnienia maksymalnego odpoczynku w miejscu pracy kontrolerzy mają do dyspozycji między innymi pokoje wypoczynkowe, basen, salę gimnastyczną, korty tenisowe i wiele innych udogodnień, które przyczyniają się do skutecznej „regeneracji organizmu” kontrolera.

Dopuszcza się pracę na stanowisku operacyjnym z asystentem, dzięki czemu praca staje się mniej obciążająca, co zapobiega przemęczeniu i w konsekwencji powstaniu ryzyka popełnienia błędu.

### **Zagrożenia mające wpływ na bezpieczeństwo pracy człowieka**

**Kontrolerzy ruchu lotniczego** na stanowisku pracy narażeni są na emisje sztucznych pól elektromagnetycznych, a dwa główne z nich to:

- pola elektryczne i magnetyczne o niskiej częstotliwości – ich głównym źródłem są linie wysokiego napięcia, urządzenia elektryczne i elektroniczne,
- pola o częstotliwości wysokiej lub radiowej, w tym fale radiowe – pochodzą one z urządzeń radarowych, radionawigacyjnych, masztów antenowych, telefonicznych stacji bazowych, telefonów komórkowych, oraz komputerów, monitorów, routerów Wi-Fi, urządzeń z technologią Bluetooth, WLAN, WiMax i innych.

Zagrożeniem dla zdrowia jest również zbyt duże nasłonecznienie na stanowisku operacyjnym, głównie w wysokich budynkach wież, dominujących w portach lotniczych.

Źródłem zagrożeń może być tzw. czynnik ludzki w zakresie interakcji człowieka z urządzeniami, środowiskiem oraz procedurami.

## **2.4. Wymagania psychofizyczne i zdrowotne**

### **Wymagania psychofizyczne**

Dla pracownika wykonującego zawód **kontroler ruchu lotniczego** ważne są:

#### w kategorii wymagań fizycznych

- wysoka ogólna wydolność fizyczna,
- sprawność narządu wzroku,
- sprawność narządu słuchu,
- sprawność układu krążenia,
- sprawność układu oddechowego;

#### w kategorii sprawności sensomotorycznych

- koordynacja wzrokowo-ruchowa,
- zmysł równowagi,
- rozróżnianie barw,
- widzenie o zmroku,
- widzenie stereoskopowe,
- ostrość wzroku,
- spostrzegawczość;



w kategorii sprawności i zdolności

- ponadprzeciętna zdolność koncentracji uwagi,
- zdolność wykonywania pracy w warunkach podwyższonego stresu,
- podzielność uwagi,
- wyobraźnia przestrzenna,
- zręczność rąk,
- ostrość słuchu,
- szybki refleks,
- zdolność przetwarzania dużej ilości informacji,
- zdolność podejmowania szybkich decyzji,
- gotowość do podejmowania decyzji w sytuacji deficytu czasu,
- zdolność współdziałania;

w kategorii cech osobowościowych

- rzetelność oraz dokładność,
- skrupulatność,
- dyscyplina,
- łatwość komunikowania się,
- odporność na stres,
- dbałość o szczegóły.

**Więcej informacji znajduje się w sekcjach: 3.5. Kompetencje społeczne; 3.6. Profil kompetencji kluczowych dla zawodu.**

**Wymagania zdrowotne**

Kandydat do zawodu **kontroler ruchu lotniczego** powinien się wykazywać ogólnym dobrym stanem zdrowia. Ocena stanu zdrowia dokonywana jest przez lekarza orzecznika w komisji lotniczo-lekarskiej. Wymagania obejmują:

- dobry stan zdrowia zarówno fizycznego, jak i psychicznego, potwierdzony badaniami lotniczo-lekarskimi,
- ponadprzeciętną odporność na stres,
- ponadprzeciętną spostrzegawczość i dobrą orientację w przestrzeni.

Przeciwwskazaniem do pracy są między innymi:

- zaburzenia równowagi,
- daltonizm,
- nadmierna wrażliwość.

**WAŻNE:**

O stanie zdrowia i ewentualnych przeciwwskazaniach do wykonywania zawodu orzeka lekarz komisji lotniczo-lekarskiej.

**Więcej informacji znajduje się w sekcji: 4.4. Możliwości zatrudnienia osób niepełnosprawnych w zawodzie.**

**2.5. Wykształcenie, tytuły zawodowe, kwalifikacje i uprawnienia niezbędne/preferowane do podjęcia pracy w zawodzie**

**Wykształcenie niezbędne do podjęcia pracy w zawodzie**

Do podjęcia pracy w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego** wymagane jest wykształcenie średnie i zdana matura. Preferowane jest wykształcenie wyższe na kierunkach technicznych.

**Tytuły zawodowe, kwalifikacje i uprawnienia niezbędne/preferowane do podjęcia pracy w zawodzie**

Aby wykonywać pracę **kontrolera ruchu lotniczego**, należy uzyskać uprawnienia dla określonej służby oraz uprawnienia uzupełniające na dane lotnisko (docelowe miejsce pracy).

Atutem przy zatrudnianiu jest posiadanie świadectwa radiooperatora i odbycie szkolenia z zakresu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie.

Wymagana jest znajomość języka polskiego i angielskiego na poziomie biegłym. Egzamin językowy i rozmowa kwalifikacyjna skutkują ostateczną decyzją o zatrudnieniu kandydata.

**WAŻNE:**

Przy zatrudnianiu w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego** wymagane jest potwierdzenie kwalifikacji przez instytucje uprawnione, więcej informacji w rozdziale 2.6. Możliwości potwierdzania kompetencji.

*Więcej informacji znajduje się w sekcji: 4.2. Instytucje oferujące kształcenie, szkolenie i/lub potwierdzanie kompetencji w ramach zawodu.*

**2.6. Możliwości rozwoju zawodowego, awansu i potwierdzania kompetencji**

**Możliwości rozwoju zawodowego i awansu**

Po szkoleniu wstępnym, trwającym pół roku, zdanych egzaminach i pozytywnych ocenach w ATCO<sup>4</sup>, kandydaci do zawodu **kontroler ruchu lotniczego** zostają praktykantami-kontrolerami ruchu lotniczego. Następnie szkolą się w organach służby kontroli pod nadzorem kontrolerów-instruktorów, aby po zdaniu kolejnych egzaminów i uzyskaniu pozytywnych ocen zostać kontrolerami ruchu lotniczego. Szacunkowy czas szkolenia i uzyskania uprawnień kontrolera ruchu lotniczego do samodzielnej pracy na stanowisku operacyjnym to minimum 2 lata.

W każdym obszarze pracy kontrolera ruchu lotniczego występują odrębne ścieżki kariery.

Możliwość rozwoju zawodowego wiąże się z kolejnymi szczeblami awansu, w tym między innymi na stanowiskach: instruktor, asesor i egzaminator.

Kontroler ruchu lotniczego ma również możliwość rozwoju zawodowego w zawodach pokrewnych.

**Możliwości potwierdzania kompetencji**

Potwierdzanie kompetencji w ramach posiadanych uprawnień odbywa się na podstawie odpowiedniej liczby godzin, wypracowanych na operacyjnym stanowisku pracy.

*Więcej informacji można uzyskać w Bazie Usług Rozwojowych <https://uslugirozwojowe.parp.gov.pl> oraz Zintegrowanym Rejestrze Kwalifikacji <https://rejestr.kwalifikacje.gov.pl>*

**2.7. Zawody pokrewne**

Osoba zatrudniona w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego** może rozszerzać swoje kompetencje zawodowe w zawodach pokrewnych:

| Nazwa zawodu pokrewnego<br>zgodnie z Klasyfikacją zawodów i specjalności | Kod zawodu |
|--|------------|
| Dyspozytor lotniczy  | 315401     |
| Informator służby informacji powietrznej                                 | 315402     |
| Informator lotniskowej służby informacji powietrznej                     | 315405     |
| Technik lotniskowych służb operacyjnych <sup>5</sup>                     | 315406     |

### 3. ZADANIA ZAWODOWE I WYMAGANE KOMPETENCJE

#### 3.1. Zadania zawodowe

Pracownik w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego** wykonuje różnorodne zadania, do których należą w szczególności:

- Z1 Zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego ruchu lotniczego w rejonie odpowiedzialności kontrolera obszaru.
- Z2 Separowanie statków powietrznych w rejonie odpowiedzialności kontrolera obszaru.
- Z3 Zapewnienie służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w rejonie odpowiedzialności kontrolera obszaru.
- Z4 Zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego ruchu lotniczego w rejonie odpowiedzialności kontrolera zbliżania.
- Z5 Separowanie statków powietrznych w rejonie odpowiedzialności podczas dolotu lub odlotu do/z lotniska.
- Z6 Zapewnienie służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w rejonie odpowiedzialności kontrolera zbliżania.
- Z7 Zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego ruchu lotniczego w rejonie odpowiedzialności kontrolera lotniska.
- Z8 Zapewnienie służby ruchu lotniczego w polu manewrowym lotniska oraz w przestrzeni będącej rejonem odpowiedzialności kontrolera lotniska.
- Z9 Separowanie statków powietrznych w rejonie odpowiedzialności kontrolera lotniska.
- Z10 Zapewnienie służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w rejonie odpowiedzialności kontrolera lotniska.

#### 3.2. Kompetencja zawodowa Kz1: Zapewnianie służby kontroli obszaru

**Kompetencja zawodowa Kz1: Zapewnianie służby kontroli obszaru** obejmuje zestaw zadań zawodowych Z1, Z2, Z3, do realizacji których wymagane są odpowiednie zbiory wiedzy i umiejętności.

| <b>Z1 Zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego ruchu lotniczego w rejonie odpowiedzialności kontrolera obszaru</b>   |   |
|---|---|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>  | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Instrukcje operacyjne stanowiska kontrolera obszaru i dokumenty powiązane;</li> <li>• Zasady przepływu ruchu lotniczego;</li> <li>• Wymogi raportowania sytuacji niebezpiecznych, w tym polityki <u>Just Culture</u><sup>8</sup>;</li> <li>• Rodzaje i działanie urządzeń radionawigacyjnych;</li> <li>• Lokalizacje punktów nawigacyjnych i korytarzy powietrznych;</li> <li>• Techniki pracy z mikrofonem;</li> <li>• Zasady i procedury obowiązujące na stanowisku operacyjnym;</li> <li>• Procedury dotyczące koordynacji z innymi służbami;</li> <li>• Obowiązujące służbę systemy bezpieczeństwa.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korzystać z dokumentacji operacyjnej stanowiska;</li> <li>• Korzystać z wiedzy dotyczącej zasad przepływu ruchu lotniczego;</li> <li>• Raportować zaistniałe zdarzenia w przepływie ruchu lotniczego;</li> <li>• Korzystać z urządzeń radionawigacyjnych;</li> <li>• Stosować parametry lokalizacji punktów nawigacyjnych i korytarzy powietrznych;</li> <li>• Korzystać ze środków łączności;</li> <li>• Stosować procedury obowiązujące na stanowisku operacyjnym;</li> <li>• Stosować procedury w ramach koordynacji z innymi służbami;</li> <li>• Identyfikować zagrożenia w ruchu lotniczym.</li> </ul> |

| <b>Z2 Separowanie statków powietrznych w rejonie odpowiedzialności kontrolera obszaru</b>   |  |
|---|--|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>  | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kryteria separowania statków powietrznych;</li> <li>• Typy statków powietrznych i odległości, jakie powinien zachować pomiędzy nimi z uwagi na ich wielkość i prędkość;</li> <li>• Strefy niebezpieczne i zakazane;</li> <li>• Separacje wysokościowe między statkami powietrznymi;</li> <li>• Techniczne parametry urządzeń, z których korzysta podczas pracy.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Separować od siebie statki powietrzne;</li> <li>• Stosować wiedzę z zakresu parametrów separacji poszczególnych statków powietrznych w zależności od ich parametrów lotu;</li> <li>• Separować statki powietrzne od stref niebezpiecznych i zakazanych;</li> <li>• Stosować parametry separacji wysokościowej między statkami powietrznymi;</li> <li>• Korzystać ze wskazań urządzeń, wspierających pracę.</li> </ul> |

| <b>Z3 Zapewnienie służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w rejonie odpowiedzialności kontrolera obszaru</b>   |  |
|--|--|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>   | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przepisy dotyczące sprawowania służby informacji powietrznej;</li> <li>• Przepisy dotyczące sprawowania służby alarmowej;</li> <li>• Procedury dotyczące sytuacji zagrożenia statku powietrznego;</li> <li>• Zasady przepływu informacji pomiędzy współpracującymi służbami.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sprawować służbę informacji powietrznej zgodnie z obowiązującymi przepisami;</li> <li>• Sprawować służbę alarmową zgodnie z obowiązującymi przepisami;</li> <li>• Stosować procedury dotyczące sytuacji zagrożenia SP;</li> <li>• Stosować zasady przepływu informacji pomiędzy innymi służbami.</li> </ul> |

### 3.3. Kompetencja zawodowa Kz2: Zapewnianie służby kontroli zbliżania

Kompetencja zawodowa Kz2: Zapewnianie służby kontroli zbliżania obejmuje zestaw zadań zawodowych Z4, Z5, Z6, do realizacji których wymagane są odpowiednie zbiory wiedzy i umiejętności.

| <b>Z4 Zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego ruchu lotniczego w rejonie odpowiedzialności kontrolera zbliżania</b>   |  |
|---|--|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>  | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokalne zasady i procedury obowiązujące na danych lotniskach;</li> <li>• Mapy terenu, przeszkód terenowych oraz charakterystycznych punktów orientacyjnych w rejonie odpowiedzialności;</li> <li>• Wpływ znaczących lokalnych cech charakterystycznych dla pogody oraz danych dotyczących raportów meteorologicznych;</li> <li>• Procedury dolotu i odlotu z lotnisk w rejonie odpowiedzialności.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosować lokalne zasady i procedury obowiązujące na danych lotniskach;</li> <li>• Stosować wiedzę z zakresu topografii otoczenia lotniska w ramach rejonu odpowiedzialności;</li> <li>• Stosować wiedzę z zakresu uwarunkowań meteorologicznych w rejonie odpowiedzialności;</li> <li>• Stosować procedury dolotu i odlotu z lotnisk znajdujących się w rejonie odpowiedzialności.</li> </ul> |

| <b>Z5 Separowanie statków powietrznych w rejonie odpowiedzialności podczas dolotu lub odlotu do/z lotniska</b>   |  |
|--|--|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>   | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Rozmieszczenie i granice obszarów i stref wydzielonych w rejonie odpowiedzialności;</li> <li>• Procedury w zakresie koordynacji pomiędzy innymi służbami;</li> <li>• Typy statków powietrznych i odległości, jakie powinien zachować pomiędzy nimi z uwagi na ich wielkość i prędkość;</li> <li>• Strefy niebezpieczne i zakazane.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korzystać z wiedzy o rozmieszczeniu i granicach stref wydzielonych w rejonie odpowiedzialności zgodnie z <b>AMC<sup>2</sup></b>;</li> <li>• Stosować procedury dotyczące koordynacji pomiędzy innymi służbami;</li> <li>• Korzystać z wiedzy o statkach powietrznych i odległościach pomiędzy nimi;</li> <li>• Korzystać z wiedzy o strefach niebezpiecznych i zakazanych.</li> </ul> |

| <b>Z6 Zapewnienie służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w rejonie odpowiedzialności kontrolera zbliżania</b>   |   |
|--|---|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>   | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Przepisy dotyczące zapewniania służby;</li> <li>• Możliwości wykonywania poleceń przez załogi statków powietrznych w sytuacji zagrożenia;</li> <li>• Procedury powiadamiania o sytuacji zagrożenia;</li> <li>• Kryteria oceny prawidłowego przepływu ruchu lotniczego.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosować przepisy dotyczące zapewniania służby;</li> <li>• Wydawać polecenia załogom statków powietrznych w sytuacji zagrożenia;</li> <li>• Powiadamiać zgodnie z procedurami w sytuacji zagrożenia;</li> <li>• Oceniać prawidłowy przebieg przepływu ruchu lotniczego.</li> </ul> |

### 3.4. Kompetencja zawodowa Kz3: Zapewnianie służby kontroli lotniska

**Kompetencja zawodowa Kz3: Zapewnianie służby kontroli lotniska** obejmuje zestaw zadań zawodowych Z7, Z8, Z9, Z10, do realizacji których wymagane są odpowiednie zbiory wiedzy i umiejętności.

| <b>Z7 Zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego ruchu lotniczego w rejonie odpowiedzialności kontrolera lotniska</b>   |  |
|--|--|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>   | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lokalne zasady i procedury obowiązujące na danym lotnisku;</li> <li>• Specyfikę lokalnego ruchu nadlotniskowego;</li> <li>• Mapy przeszkód terenowych;</li> <li>• Wykaz charakterystycznych punktów orientacyjnych w rejonie lotniska i w rejonie odpowiedzialności.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosować lokalne zasady i procedury danego lotniska;</li> <li>• Stosować specyfikę lokalnego ruchu nadlotniskowego;</li> <li>• Wykorzystywać mapy przeszkód terenowych;</li> <li>• Stosować wykaz charakterystycznych punktów orientacyjnych w rejonie lotniska i w rejonie odpowiedzialności.</li> </ul> |

| <b>Z8 Zapewnienie służby w polu manewrowym lotniska oraz w przestrzeni będącej rejonem odpowiedzialności kontrolera lotniska</b>  |   |
|---|---|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>  | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Procedury i instrukcje operacyjne obowiązujące na lotnisku;</li> <li>• Plany awaryjne i dokumentację dotyczącą sytuacji zagrożenia;</li> <li>• Lokalizację stref niebezpiecznych i zakazanych w rejonie lotniska.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosować procedury i instrukcje operacyjne obowiązujące na lotnisku;</li> <li>• Korzystać z planów awaryjnych i dokumentacji na wypadek sytuacji zagrożenia;</li> <li>• Stosować parametry lokalizacji stref niebezpiecznych i zakazanych wokół lotniska.</li> </ul> |

| <b>Z9 Separowanie statków powietrznych w rejonie odpowiedzialności kontrolera lotniska</b>  |  |
|---|--|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>  | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Parametry lotu statków powietrznych;</li> <li>• Parametry minimalnych separacji pomiędzy statkami powietrznymi;</li> <li>• Zasady lotu w fazie lądowania;</li> <li>• Procedury dolotu i odlotu do/z lotniska.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Korzystać z wiedzy dotyczącej parametrów lotu statków powietrznych;</li> <li>• Stosować wiedzę z zakresu separacji pomiędzy statkami powietrznymi;</li> <li>• Korzystać z wiedzy o zasadach lotu w fazie lądowania;</li> <li>• Stosować procedury dolotu i odlotu do/z lotniska.</li> </ul> |

| <b>Z10 Zapewnienie służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej w rejonie odpowiedzialności kontrolera lotniska</b>   |   |
|--|---|
| <b>WIEDZA – zna i rozumie:</b>   | <b>UMIEJĘTNOŚCI – potrafi:</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zasady przekazywania istotnych informacji statkom powietrznym;</li> <li>• Przepisy dotyczące zapewnianej służby;</li> <li>• Procedury alarmowania służb ratowniczych;</li> <li>• Procedury na wypadek zgłoszenia przez załogę sytuacji zagrożenia.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Stosować zasady przekazywania istotnych informacji dla statków powietrznych;</li> <li>• Stosować przepisy dotyczące zapewnianej służby;</li> <li>• Korzystać z procedur alarmowania służb ratowniczych;</li> <li>• Korzystać z procedur awaryjnych w sytuacji zagrożenia statku powietrznego.</li> </ul> |

### 3.5. Kompetencje społeczne

Pracownik w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego** powinien mieć kompetencje społeczne niezbędne do prawidłowego i skutecznego wykonywania zadań zawodowych.

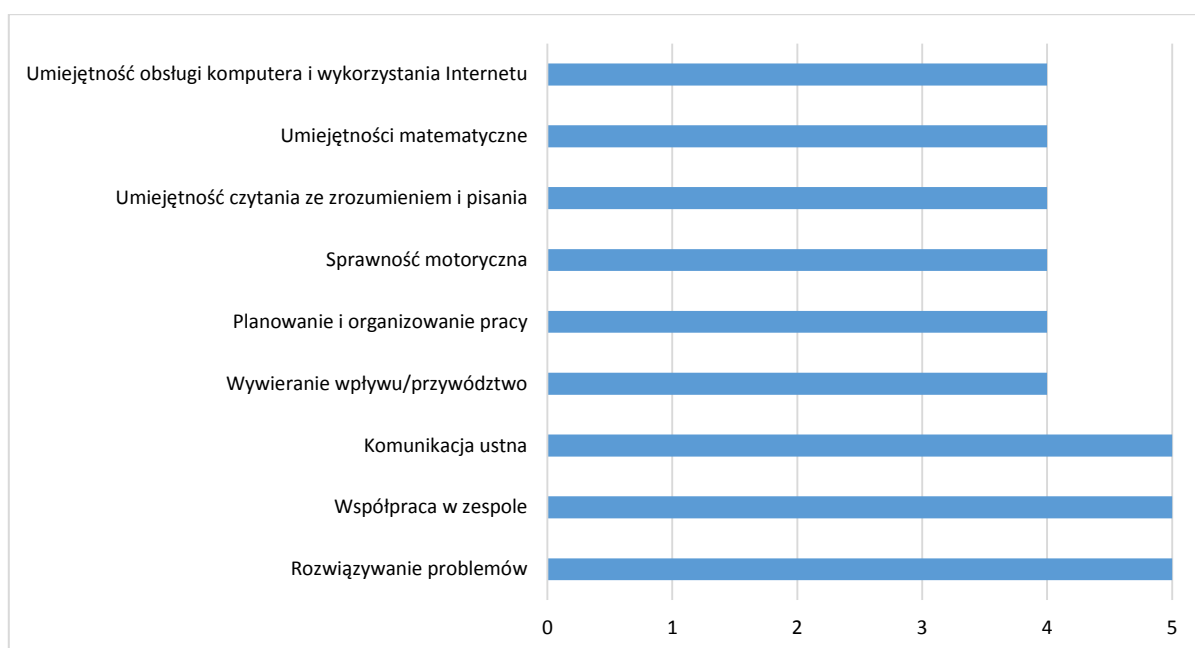
W szczególności pracownik jest gotów do:

- Ponoszenia odpowiedzialności za skutki własnych działań, związanych z kontrolą ruchu lotniczego.
- Wykonywania pracy samodzielnie oraz zespołowo – z pozostałymi służbami, współpracującymi w operacjach lotniczych.
- Prowadzenia konsultacji i podejmowania decyzji w ważnych kwestiach, dotyczących kontroli ruchu lotniczego.
- Oceniania zagrożenia zdrowia oraz życia i podejmowania działań adekwatnych do stopnia zagrożenia.

- Łagodzenia sytuacji sprzyjających powstawaniu stresu w zespole.
- Realizowania postawionych zadań w sposób przychylny użytkownikom przestrzeni powietrznej.
- Prowadzenia łączności ze statkami powietrznymi w sposób przyjazny dla ich załóg.
- Podnoszenia ustawicznie kompetencji zawodowych oraz samodoskonalenia realizowanych czynności operacyjnych.

### 3.6. Profil kompetencji kluczowych dla zawodu

Pracownik powinien mieć zdolność właściwego wykonywania zadań zawodowych i predyspozycje do rozwoju zawodowego. Dlatego wymaga się od niego odpowiednich kompetencji kluczowych. Zostały one zilustrowane w formie profilu (rys. 1) ukazującego ważność kompetencji kluczowych dla zawodu **Kontroler ruchu lotniczego**.



Rys. 1. Profil kompetencji kluczowych dla zawodu **kontroler ruchu lotniczego**

#### Uwaga:

Wykaz kompetencji kluczowych opracowano na podstawie wykazu stosowanego w Międzynarodowym Badaniu Kompetencji Osób Dorosłych – projekt PIAAC (OECD).

### 3.7. Powiązanie kompetencji zawodowych z opisami poziomów Polskiej Ramy Kwalifikacji oraz Sektorowej Ramy Kwalifikacji

Kompetencje zawodowe pracownika w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego** nawiązują do opisów poziomów Polskiej Ramy Kwalifikacji.

Opis zawodu, zadań zawodowych i wymagań kompetencyjnych może stanowić materiał informacyjny dla przygotowania (lub aktualizacji) opisów kwalifikacji wprowadzanych do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji (ZSK). Więcej informacji:

- Zintegrowany System Kwalifikacji: <https://www.kwalifikacje.gov.pl>
- Zintegrowany Rejestr Kwalifikacji: <https://rejestr.kwalifikacje.gov.pl>



## 4. ODNIESIENIE DO SYTUACJI ZAWODU NA RYNKU PRACY I MOŻLIWOŚCI DOSKONALENIA ZAWODOWEGO

### 4.1. Możliwości podjęcia pracy w zawodzie

Jedynym pracodawcą w Polsce dla zawodu **kontroler ruchu lotniczego** jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej PAŻP<sup>9</sup>.

Obecne (2018 r.) uwarunkowania sprawiają, iż cyklicznie prowadzone są nabory na kurs dla kontrolerów ruchu lotniczego. Nabory takie odbywają się kilka razy w roku. Wzmożony ruch lotniczy oraz liczba sektorów w przestrzeni powietrznej i ich przepustowość powodują konieczność dodawania kolejnych sektorów, w których służbę muszą zapewniać kontrolerzy obszaru, co bezpośrednio przekłada się na potrzeby kadrowe w tym zawodzie. Ponadto absolwenci szkolenia, po skończonej praktyce, mają możliwość ubiegać się o pracę w innych państwach.

#### **WAŻNE:**

Zachęcamy do sprawdzenia dostępnych ofert pracy w **Centralnej Bazie Ofert Pracy:**

<http://oferty.praca.gov.pl>

Natomiast aktualizacje informacji o możliwościach zatrudnienia w zawodzie, przyszłe zapotrzebowanie na dany zawód na rynku pracy oraz dodatkowe informacje można uzyskać, korzystając z **polecanych źródeł danych**.

**Polecane źródła danych** [dostęp: 10.07.2018]:

Ranking (monitoring) zawodów deficytowych i nadwyżkowych:

<http://mz.praca.gov.pl>

<https://www.mpips.gov.pl/analizy-i-raporty/raporty-sprawozdania/rynek-pracy/zawody-deficytowe-i-nadwyzkowe>

Barometr zawodów: <https://barometrzwodow.pl>

Wojewódzkie obserwatoria rynku pracy:

Mazowieckie – <http://obserwatorium.mazowsze.pl>

Małopolskie – <https://www.obserwatorium.malopolska.pl>

Lubelskie – <http://lorp.wup.lublin.pl>

Regionalne Obserwatorium Rynku Pracy w Łodzi – <http://obserwatorium.wup.lodz.pl>

Pomorskie – <http://www.porp.pl>

Opolskie – <http://www.obserwatorium.opole.pl>

Wielkopolskie – <http://www.obserwatorium.wup.poznan.pl>

Zachodniopomorskie – <https://www.wup.pl/pl/dla-instytucji/zachodniopomorskie-obserwatorium-ryнку-pracy>

Podlaskie – <http://www.obserwatorium.up.podlasie.pl>

Zielona Linia. Centrum Informacyjne Służb Zatrudnienia:

<http://zielonalinia.gov.pl>

Portal Prognozowanie Zatrudnienia:

[www.prognozowaniezatrudnienia.pl](http://www.prognozowaniezatrudnienia.pl)

Portal EU Skills Panorama:

<http://skillspanorama.cedefop.europa.eu/en>

Europejski portal mobilności zawodowej EURES:

<https://eures.praca.gov.pl>

<https://ec.europa.eu/eures/public/pl/homepage>

## 4.2. Instytucje oferujące kształcenie, szkolenie i/lub potwierdzanie kompetencji w ramach zawodu

### **Kształcenie**

Obecnie (2018 r.) nie jest prowadzone w Polsce kształcenie w zawodzie **kontroler ruchu lotniczego**.

Kandydatów do pracy w tym zawodzie przygotowuje Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego w Dęblinie. Praktykanci wybrani w drodze selekcji i naborów przechodzą szkolenie zgodnie z programem zatwierdzonym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego ULC<sup>15</sup>.

### **Szkolenie**

Szkolenia wewnętrzne prowadzone przez pracodawcę, po pomyślnym przejściu procesu rekrutacji i zakwalifikowaniu się na kurs dla kandydatów na kontrolera ruchu lotniczego, prowadzone są w Ośrodku Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego.

W Ośrodku tym odbywa się kurs w zakresie uprawnienia kontrolera do określonej służby.

Kurs w zakresie uprawnienia uzupełniającego na dane lotnisko (docelowe miejsce pracy) prowadzony jest wewnętrznie przez pracodawcę.

### **WAŻNE:**

Więcej informacji o instytucjach oferujących kształcenie, szkolenie i/lub walidację kompetencji w ramach zawodu można uzyskać, korzystając z **polecanych źródeł danych**.

**Polecane źródła danych** [dostęp: 10.07.2018]:

#### Szkolnictwo wyższe:

[www.wyberzstudia.nauka.gov.pl](http://www.wyberzstudia.nauka.gov.pl)

#### Szkolnictwo zawodowe:

<https://www.gov.pl/web/edukacja/ksztalcenie-zawodowe>

<http://doradztwo.ore.edu.pl/wyberam-zawod>

<http://www.zrp.pl>

#### Szkolenia zawodowe:

Rejestr Instytucji Szkoleniowych – <http://www.stor.praca.gov.pl/portal/#/ris>

Baza Usług Rozwojowych – <https://uslugirozwojowe.parp.gov.pl>

#### Inne źródła danych:

Zintegrowany Rejestr Kwalifikacji – <https://rejestr.kwalifikacje.gov.pl>

Bilans Kapitału Ludzkiego – <https://bkl.parp.gov.pl>

Fundacja Rozwoju Systemu Edukacji – <http://www.frse.org.pl>, <http://europass.org.pl>

Learning Opportunities and Qualifications in Europe – <https://ec.europa.eu/ploteus>

## 4.3. Zarobki osób wykonujących dany zawód/daną grupę zawodów

W zależności od uzyskanych licencji, jak również obszaru zarządzania przestrzenią, wynagrodzenie miesięczne brutto **kontrolerów ruchu lotniczego** waha się w granicach od 3000 zł do 20 000 zł, a nawet do 50 000 zł.

Na kwotę wynagrodzenia wpływ ma liczba godzin pracy operacyjnej, delegacje na lotniska inne niż macierzyste, posiadane uprawnienia, staż pracy.

Kontrolerzy ruchu lotniczego posiadający uprawnienia do pracy na kilku lotniskach lub w rejonach odpowiedzialności TMA<sup>14</sup> kontrolera zbliżenia lub kontrolera obszaru oraz posiadający uprawnienia instruktorskie do szkolenia młodych adeptów zawodu zarabiają w granicach górnej granicy podanego wyżej przedziału.

**WAŻNE:**

Zarobki osób wykonujących dany zawód/grupę zawodów są orientacyjne i mogą szybko stracić aktualność. Dlatego na bieżąco należy sprawdzać, jakie zarobki oferuje rynek pracy, korzystając z **polecanych źródeł danych**.

**Polecane źródła danych** [dostęp: 10.07.2018]:

Wynagrodzenie w Polsce według danych GUS:

<http://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/rynek-pracy/pracujacy-zatrudnieni-wynagrodzenia-koszty-pracy>

Przykładowe portale informujące o zarobkach:

<https://wynagrodzenia.pl/gus>

<https://wynagrodzenia.pl/kategoria/zarobki-na-stanowiskach-i-szczeblach>

<https://sedlak.pl/raporty-placowe>

<https://zarobki.pracuj.pl>

<https://www.forbes.pl/ogolnopolskie-badanie-wynagrodzen>

<https://www.kariera.pl/wynagrodzenia>

#### 4.4. Możliwości zatrudnienia osób niepełnosprawnych w zawodzie

Zawód **kontroler ruchu lotniczego** mogą wykonywać osoby z następującymi rodzajami niepełnosprawności – pod warunkiem odpowiedniego dostosowania środowiska pracy (pod względem technicznym i organizacyjnym) do rodzaju niepełnosprawności:

- z niewielką dysfunkcją kończyn górnych (05-R), która nie wyklucza pracy przy komputerze; wymagane jest wówczas dostosowanie sprzętu komputerowego,
- z niewielką dysfunkcją kończyn dolnych (05-R), wymagane jest wówczas wyposażenie stanowiska w uchwyty, poręcze, regulowaną wysokość krzesła, podnóżka i inne udogodnienia,
- poruszające się na wózkach inwalidzkich (05-R), wymagany jest wówczas odpowiedni dobór stanowiska bądź ograniczenie lub zmodyfikowanie zakresu pracy w celu umożliwienia wykonywania zadań w pozycji siedzącej, zalecana praca biurowa lub koncepcyjna,
- z wadami i dysfunkcją wzroku (04-O) w przypadku możliwości skorygowania ich szklkami optycznymi lub soczewkami kontaktowymi,
- z dysfunkcją narządu słuchu (03-L), pod warunkiem, że niepełnosprawność ta jest możliwa do skorygowania za pomocą aparatów słuchowych.

**WAŻNE:**

Decyzja o zatrudnieniu osoby z jakimkolwiek rodzajem niepełnosprawności może być podjęta wyłącznie po indywidualnej konsultacji z uprawnionym lekarzem.

## 5. ODNIESIENIE DO EUROPEJSKIEJ KLASYFIKACJI UMIEJĘTNOŚCI/KOMPETENCJI, KWALIFIKACJI I ZAWODÓW (ESCO)

Europejska klasyfikacja umiejętności/kompetencji, kwalifikacji i zawodów (European Skills/Competences, Qualifications and Occupations – ESCO) jest narzędziem łączącym rynek edukacji z rynkiem pracy. ESCO jest częścią strategii „Europa 2020”. W klasyfikacji określono i uszeregowano umiejętności, kompetencje, kwalifikacje i zawody istotne dla unijnego rynku pracy oraz kształcenia i szkolenia. Tworzenie europejskiego rynku pracy, a w przyszłości wspólnego obszaru kształcenia ustawicznego wymaga, aby zdobywane przez jednostki umiejętności oraz kwalifikacje były zrozumiałe oraz łatwo porównywalne między krajami, a także – by promowały mobilność wśród pracowników.

Obecnie (2018 r.) klasyfikacja ESCO jest dostępna w 27 językach (w 24 językach UE, islandzkim, norweskim i arabskim) za pośrednictwem platformy ESCO:

<https://ec.europa.eu/esco/portal/home>

Klasyfikacja ESCO została oparta na trzech filarach i pokazuje w sposób systematyczny relacje między nimi:

- **Zawody:** <https://ec.europa.eu/esco/portal/occupation>
- **Umiejętności/Kompetencje:** <https://ec.europa.eu/esco/portal/skill>
- **Kwalifikacje:** <https://ec.europa.eu/esco/portal/qualification>

## 6. ŹRÓDŁA DODATKOWYCH INFORMACJI O ZAWODZIE

### Podstawowe regulacje prawne:

Stan prawny na dzień: 30.06.2018 r.

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – ICAO<sup>7</sup> (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.). W tym dokumenty DOC i załącznik 2.
- Ustawa z dnia 22 grudnia 2015 r. o Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 986, z późn. zm.).
- Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (t.j. Dz. U. z 2017 r. poz. 1967).
- Ustawa z dnia 20 kwietnia 2004 r. o promocji zatrudnienia i instytucjach rynku pracy (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1265 i 1149).
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 1183).
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. U. UE L 271 z 18.10.2011, s. 23).
- Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. U. UE L 96 z 31.03.2004, s. 10).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 maja 2017 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 1115).
- Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 13 kwietnia 2016 r. w sprawie charakterystyk drugiego stopnia Polskiej Ramy Kwalifikacji typowych dla kwalifikacji o charakterze zawodowym – poziomy 1–8 (Dz. U. poz. 537).
- Rozporządzenie Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 7 sierpnia 2014 r. w sprawie klasyfikacji zawodów i specjalności na potrzeby rynku pracy oraz zakresu jej stosowania (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 227).
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych (Dz. U. poz. 487).

### Literatura branżowa:

- Beaty D.: Pilot. Naga prawda. W.A.B., Warszawa 2013.
- Fellner A., Jaferník H., Fellner R.: Wykonywanie lotów IFR i podejście PBN. WPSL, 2016.
- Kamocki W.: Po drugiej stronie radia. Witold Kamocki, 2016.
- Paul C.: Strefa śmierci. Jak i dlaczego giną piloci. Ford Coaching, 2013.

### Zasoby internetowe [dostęp: 10.07.2018]:

- Baza danych standardów kwalifikacji/kompetencji zawodowych i modułowych programów
- Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej: <http://www.pansa.pl>
- Oficjalna strona w popularnym serwisie społecznościowym Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej: <https://www.facebook.com/PANSA.ANSP/posts/2086043198077950>
- Portal Asystent BHP: <https://asystentbhp.pl>

- Prawo lotnicze: <https://www.arslege.pl/prawo-lotnicze/k800/s6875>
- Radary Kontroli Ruchu Lotniczego: [http://www.radary.az.pl/atc\\_radary.php](http://www.radary.az.pl/atc_radary.php)
- Standardy orzecznictwa lekarskiego ZUS: <http://www.zus.pl/lekarze/publikacje/standardy-orzecznictwa-lekarskiego-zus>
- Urząd Lotnictwa Cywilnego: <http://www.ulc.gov.pl/pl/zegluga-powietrzna/lun-lotnicze-urządzenia-naziemne/rejestr-lun/318-rodzaje-lun>
- Wyszukiwarka opisów zawodów: <http://psz.praca.gov.pl/rynek-pracy/bazy-danych/klasyfikacja-zawodow-i-specjalnosci/wyszukiwarka-opisow-zawodow>

## 7. SŁOWNIK POJĘĆ

### 7.1. Definicje powiązane z opisem informacji o zawodzie (zawodoznawcze)

| Nazwa pojęcia                              | Definicja pojęcia  |
|--|--|
| <b>Awans zawodowy</b>                      | Wyróżnia się dwa podstawowe rodzaje awansu – pionowy oraz poziomy. Awans pionowy oznacza zmianę stanowiska na wyższe w hierarchii przedsiębiorstwa/organizacji oraz przyznanie wyższego wynagrodzenia i poszerzenie uprawnień, np. awans polegający na osiągnięciu wyższego stopnia wymagań formalnych w policji, w wojsku, mianowanie na wyższy stopień – awans nauczycielski. Awans poziomy oznacza zmianę stanowiska niepociągającą za sobą zmiany pozycji pracownika w hierarchii firmy, np. objęcie dodatkowego stanowiska przez pracownika, powierzenie nowych zadań, rozszerzenie uprawnień i zakresu podejmowanych decyzji.  |
| <b>Czynności zawodowe</b>                  | Są to działania podejmowane w ramach zadania zawodowego i dające efekt w postaci realizacji celu przewidzianego w zadaniu zawodowym.   |
| <b>Edukacja formalna</b>                   | Kształcenie realizowane przez publiczne i niepubliczne szkoły oraz inne podmioty systemu oświaty, uczelnie oraz inne podmioty systemu szkolnictwa wyższego w ramach programów, które prowadzą do uzyskania kwalifikacji pełnych oraz kwalifikacji nadawanych po ukończeniu studiów podyplomowych (zgodnie z ustawą Prawo o szkolnictwie wyższym) albo kwalifikacje w zawodzie (zgodnie z przepisami oświatowymi).  |
| <b>Edukacja pozaformalna</b>               | Kształcenie i szkolenie realizowane w ramach programów, które nie prowadzą do uzyskania kwalifikacji pełnych lub kwalifikacji właściwych dla edukacji formalnej.   |
| <b>Efekty uczenia się</b>                  | Wiedza, umiejętności oraz kompetencje społeczne nabyte w procesie uczenia się (w ramach edukacji formalnej, edukacji pozaformalnej lub poprzez uczenie się nieformalne).   |
| <b>Europejskie Ramy Kwalifikacji (ERK)</b> | Przyjęta w Unii Europejskiej struktura i opis poziomów kwalifikacji umożliwiające porównanie kwalifikacji uzyskiwanych w różnych państwach. W ERK wyróżniono 8 poziomów kwalifikacji opisywanych za pomocą efektów uczenia się (wiedza, umiejętności i kompetencje). ERK stanowi układ odniesienia do krajowych ram kwalifikacji, w tym do PRK.  |
| <b>Kody niepełnosprawności</b>             | Są symbolami rodzaju schorzenia, które ma decydujący wpływ na to, do jakich prac osoba niepełnosprawna może być kierowana, a do jakich nie powinna ze względu na jej zdrowie i skuteczność pracy na danym stanowisku. Podstawowe kody niepełnosprawności:<br>01-U upośledzenie umysłowe,<br>02-P choroby psychiczne,<br>03-L zaburzenia głosu, mowy i choroby słuchu,<br>04-O choroby narządu wzroku,<br>05-R upośledzenie narządu ruchu,<br>06-E epilepsja,<br>07-S choroby układu oddechowego i krążenia,<br>08-T choroby układu pokarmowego,<br>09-M choroby układu moczowo-płciowego,<br>10-N choroby neurologiczne,<br>11-I inne, w tym schorzenia: endokrynologiczne, metaboliczne, zaburzenia enzymatyczne, choroby zakaźne i odzwierzęce, zeszpecenia, choroby układu krwiotwórczego,<br>12-C całościowe zaburzenia rozwojowe. |

|  |  |
|--|--|
| <b>Kompetencje społeczne</b>             | Jest to rozwinięta w toku uczenia się zdolność kształtowania własnego rozwoju oraz autonomicznego i odpowiedzialnego uczestniczenia w życiu zawodowym i społecznym, z uwzględnieniem etycznego kontekstu własnego postępowania.  |
| <b>Kompetencje kluczowe</b>              | Są to kompetencje (połączenie wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych) integracji społecznej i zatrudnienia potrzebne w życiu zawodowym i pozazawodowym oraz do bycia aktywnym obywatelem. Na potrzeby opracowania informacji o zawodach wyróżniono 9 kompetencji, które zostały wybrane i pogrupowane ze zbioru 15 kompetencji kluczowych wyodrębnionych w Międzynarodowym Badaniu Kompetencji Osób Dorosłych – Projekt PIAAC prowadzonym cyklicznie przez OECD.   |
| <b>Kompetencja zawodowa</b>              | Jest to układ wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych niezbędnych do wykonywania, w ramach wydzielonego zakresu pracy w zawodzie zestawu zadań zawodowych. Posiadanie jednej lub kilku kompetencji zawodowych powinno umożliwić zatrudnienie na co najmniej jednym stanowisku pracy w zawodzie.   |
| <b>Kwalifikacja</b>                      | Oznacza zestaw efektów uczenia się w zakresie wiedzy, umiejętności oraz kompetencji społecznych nabytych w edukacji formalnej, edukacji pozaformalnej lub poprzez uczenie się nieformalne, zgodnych z ustalonymi dla danej kwalifikacji wymaganiami, których osiągnięcie zostało sprawdzone w procesie walidacji oraz formalnie potwierdzone przez uprawniony podmiot certyfikujący. W Zintegrowanym Systemie Kwalifikacji wyodrębniono 4 rodzaje kwalifikacji: pełne, częściowe, rynkowe i uregulowane.                             |
| <b>Polska Rama Kwalifikacji (PRK)</b>    | Opis ośmiu wyodrębnionych w Polsce poziomów kwalifikacji odpowiadających odpowiednim poziomom Europejskich Ram Kwalifikacji sformułowany za pomocą ogólnych charakterystyk efektów uczenia się dla kwalifikacji na poszczególnych poziomach ujętych w kategoriach wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych.  |
| <b>Potwierdzenie kompetencji</b>         | Jest to proces polegający na sprawdzeniu, czy kompetencje wymagane dla danej kwalifikacji zostały osiągnięte. Terminy o podobnym znaczeniu: „walidacja”, „egzaminowanie”. Proces ten prowadzi do certyfikacji – wydania przez upoważnioną instytucję „dyplomu”, „świadectwa”, „certyfikatu”.   |
| <b>Sektorowa Rama Kwalifikacji (SRK)</b> | Opis poziomów kwalifikacji funkcjonujących w danym sektorze lub branży; poziomy Sektorowych Ram Kwalifikacji odpowiadają odpowiednim poziomom Polskiej Ramy Kwalifikacji.  |
| <b>Sprawności sensomotoryczne</b>        | Są to sprawności związane z funkcjonowaniem narządów zmysłów (wzroku, słuchu, smaku, powonienia, dotyku) oraz narządu ruchu (sprawność rąk, precyzja ruchów rąk, sprawność nóg, koordynacja wzrokowo-ruchowa itp.).  |
| <b>Stanowisko pracy</b>                  | Jest to miejsce pracy w strukturze organizacyjnej, np. przedsiębiorstwa, instytucji, organizacji, w ramach którego pracownik wykonuje zadania zawodowe stale lub okresowo. Do prawidłowego wykonywania zadań na danym stanowisku pracy konieczne jest posiadanie wiedzy, umiejętności oraz kompetencji społecznych właściwych dla kompetencji zawodowych wyodrębnionych w zawodzie.  |
| <b>Tytuł zawodowy</b>                    | Jest przyznawany osobie, która udowodniła, że posiada określony zasób wiedzy i umiejętności potrzebny do wykonywania danego zawodu. W niektórych grupach zawodowych (technicy, lekarze, rzemieślnicy) istnieją ustawowo zadekretowane nazwy i hierarchie tych tytułów, podczas gdy w innych nie ma takich systemów. Przykładowo tytuły zawodowe uzyskiwane w szkołach i placówkach oświaty to: robotnik wykwalifikowany i technik, w rzemiośle: uczeń, czeladnik, mistrz, w kulturze fizycznej: trener, instruktor, menedżer sportu. |
| <b>Umiejętności</b>                      | Jest to przyswojona w procesie uczenia się zdolność do wykonywania zadań i rozwiązywania problemów właściwych dla dziedziny uczenia się lub działalności zawodowej.  |
| <b>Uprawnienia zawodowe</b>              | Oznaczają posiadanie prawa do wykonywania czynności zawodowych (zawodu), do których dostęp jest ograniczony poprzez przepisy prawne przewidujące konieczność posiadania odpowiedniego wykształcenia, spełnienia wymagań kwalifikacyjnych lub innych dodatkowych wymagań.   |
| <b>Uczenie się nieformalne</b>           | Uzyskiwanie efektów uczenia się poprzez różnego rodzaju aktywność poza edukacją formalną i edukacją pozaformalną, w tym poprzez samouczenie się i doświadczenie uzyskane w pracy.  |
| <b>Walidacja</b>                         | Oznacza sprawdzenie czy osoba ubiegająca się o nadanie określonej kwalifikacji, niezależnie od sposobu uczenia się (edukacja formalna, pozaformalna i uczenie się nieformalne) tej osoby, osiągnęła wyodrębnioną część lub całość efektów uczenia się wymaganych dla tej kwalifikacji.   |
| <b>Wiedza</b>                            | Jest to zbiór opisów obiektów i faktów, zasad, teorii oraz praktyk przyswojonych w procesie uczenia się, odnoszących się do dziedziny uczenia się lub działalności zawodowej.  |



|  |   |
|--|---|
| <b>Wykształcenie</b>                           | Oznacza rezultat procesu kształcenia w zakresie ogólnym i specjalistycznym charakteryzowany na podstawie: <ul style="list-style-type: none"> <li>– poziomu wykształcenia odpowiadającego poziomowi ukończonej szkoły (np. wykształcenie: podstawowe, gimnazjalne, ponadpodstawowe, ponadgimnazjalne, czeladnicze, policealne, wyższe (pierwszy, drugi i trzeci stopień),</li> <li>– profilu wykształcenia (ukończonej szkoły) lub dziedziny wykształcenia (kierunek lub kierunek i specjalność ukończonej szkoły wyższej lub wyższej szkoły zawodowej).</li> </ul>            |
| <b>Zadanie zawodowe</b>                        | Jest to logiczny wycinek lub etap pracy w ramach zawodu o wyraźnie określonym początku i końcu wykonywany na stanowisku pracy. Na zadanie zawodowe składa się układ czynności zawodowych powiązanych jednym celem, kończący się określonym wytworem, usługą lub istotną decyzją. W wyniku podziału pracy każdy zawód różni się wykonywanymi zadaniami, na które składają się czynności zawodowe.  |
| <b>Zawód</b>                                   | Jest to zbiór zadań zawodowych wyodrębnionych w wyniku społecznego podziału pracy, wykonywanych przez poszczególne osoby i wymagających odpowiednich kwalifikacji i kompetencji (wiedzy, umiejętności i kompetencji społecznych), zdobytych w wyniku kształcenia lub praktyki. Wykonywanie zawodu stanowi źródło utrzymania.  |
| <b>Zintegrowany System Kwalifikacji (ZSK)</b>  | Wyodrębniona część Krajowego Systemu Kwalifikacji, w której obowiązują określone w ustawie standardy opisywania kwalifikacji oraz przypisywania poziomu Polskiej Ramy Kwalifikacji do kwalifikacji, zasady włączania kwalifikacji do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji i ich ewidencjonowania w Zintegrowanym Rejestrze Kwalifikacji (ZRK), a także zasady i standardy certyfikowania kwalifikacji oraz zapewniania jakości nadawania kwalifikacji. Informacje o ZSK są dostępne pod adresem: <a href="https://www.kwalifikacje.gov.pl">https://www.kwalifikacje.gov.pl</a> |
| <b>Zintegrowany Rejestr Kwalifikacji (ZRK)</b> | Rejestr publiczny prowadzony w systemie teleinformatycznym ewidencjonujący kwalifikacje włączone do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji. Informacje o ZRK są dostępne pod adresem: <a href="https://rejestr.kwalifikacje.gov.pl">https://rejestr.kwalifikacje.gov.pl</a>  |

## 7.2. Definicje związane z wykonywaniem zawodu (branżowe)

| Lp. | Nazwa pojęcia       | Definicja  | Źródło  |
|-----|---------------------|--|---|
| 1   | <b>AIP Polska</b>   | Zbiór Informacji Lotniczych – Polska jest publikowany i wydawany przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.   | Skróty i kody ICAO Doc 8400   |
| 2   | <b>AMC</b>          | Ośrodek zarządzania przestrzenią powietrzną.   | Załącznik 2 ICAO  |
| 3   | <b>ATC</b>          | Kontrola ruchu lotniczego.   | Skróty i kody ICAO Doc 8400   |
| 4   | <b>ATCO</b>         | Organizacja szkoleniowa – Air traffic controller training organization.  | Ustawa Prawo Lotnicze i rozporządzenia w sprawie licencjonowania personelu  |
| 5   | <b>FIR Warszawa</b> | Rejon informacji powietrznej.  | Skróty i kody ICAO Doc 8400   |
| 6   | <b>FPL</b>          | Zgłoszony plan lotu, oznacznik rodzaju depezy.   | Skróty i kody ICAO Doc 8400   |
| 7   | <b>ICAO</b>         | Organizacja międzynarodowego lotnictwa cywilnego.  | Skróty i kody ICAO Doc 8400   |
| 8   | <b>Just Culture</b> | Polityka, w ramach której bezpośrednio zaangażowani operatorzy lub inne osoby nie są karane za działania, zaniechania lub podjęte przez nich decyzje, które są współmierne do ich doświadczenia i wykszolenia, lecz w ramach której nie toleruje się rażącego niedbalstwa, umyślnych naruszeń i działań powodujących szkody. | <a href="http://ulc.gov.pl/pl/247-aktualnosci/3854-zaproszenie-do-podpisania-deklaracji-just-culture">http://ulc.gov.pl/pl/247-aktualnosci/3854-zaproszenie-do-podpisania-deklaracji-just-culture</a><br>[dostęp: 10.07.2018] |
| 9   | <b>PAŻP</b>         | Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.  | <a href="http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20170001967/T/D20171967L.pdf">http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20170001967/T/D20171967L.pdf</a><br>dostęp: 10.07.2018]                            |



**INFORMACJA O ZAWODZIE – Kontroler ruchu lotniczego 315403**

|    |   |   |   |
|----|---|---|---|
| 10 | <b>SP</b>                               | Statek powietrzny – urządzenie zdolne do unoszenia się w atmosferze na skutek oddziaływania powietrza innego niż oddziaływanie powietrza odbitego od podłoża.   | <a href="http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180001183/T/D20181183L.pdf">http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180001183/T/D20181183L.pdf</a><br>[dostęp: 10.07.2018] |
| 11 | <b>Służba alarmowa</b>                  | Służba ustalona w celu zawiadamiania właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organami w razie potrzeby.  | Załącznik 2 ICAO  |
| 12 | <b>Służba informacji powietrznej</b>    | Służba ustanowiona w celu udzielania wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.   | Załącznik 2 ICAO  |
| 13 | <b>Służba kontroli ruchu lotniczego</b> | Służba ustanowiona w celu:<br>a) zapobiegania kolizjom:<br>– między statkami powietrznymi w locie,<br>– statków powietrznych na polu manewrowym: z przeszkodami i innymi statkami powietrznymi,<br>b) usprawniania i utrzymania uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego. | Załącznik 2 ICAO  |
| 14 | <b>TMA</b>                              | Rejon kontrolowany lotniska (węzła lotnisk).  | Skróty i kody ICAO Doc 8400   |
| 15 | <b>ULC</b>                              | Urząd Lotnictwa Cywilnego.  | <a href="http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180001183/T/D20181183L.pdf">http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20180001183/T/D20181183L.pdf</a><br>[dostęp: 10.07.2018] |

## ZASTOSOWANIE INFORMACJI O ZAWODACH

### Wsparcie dla pracowników i klientów instytucji rynku pracy w zakresie:

- skutecznego podejmowania decyzji dotyczących wyboru zawodu, pracy/zatrudnienia,
- nabywania nowych lub rozszerzania już posiadanych kompetencji zawodowych,
- zmiany kwalifikacji zawodowych zgodnie z potrzebami rynku pracy,
- dopasowywania treści szkoleń kontraktowanych przez urzędy pracy do potrzeb rynku pracy.

### Wsparcie dla różnych grup interesariuszy w zakresie:

- poradnictwa i doradztwa zawodowego,
- tworzenia i aktualizacji ofert szkoleniowych dla rynku pracy,
- dostosowania oferty kształcenia zawodowego do wymagań rynku pracy,
- tworzenia i aktualizacji opisów stanowisk pracy,
- przygotowania lub aktualizacji opisu kwalifikacji rynkowych wprowadzanych do Zintegrowanego Systemu Kwalifikacji.