
Przykładowy program nauczania do umiejętności dodatkowej (DUZ) dla zawodu Technik lotniskowych służb operacyjnych 315406

Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży

Oś priorytetowa II. Efektywne polityki publiczne dla rynku pracy, gospodarki i edukacji

Działanie 2.15 Kształcenie i szkolenie zawodowe dostosowane do potrzeb zmieniającej się gospodarki

Konkurs nr POWR.02.15.00-IP.02-00-004/19 Opracowanie programów nauczania do umiejętności dodatkowych dla zawodów (DUZ)

PUBLIKACJA BEZPŁATNA

rok 2020

Spis treści

1. Założenia ogólne zawierające opis dodatkowej umiejętności zawodowej.....	3
2. Założenia organizacyjne dodatkowej umiejętności zawodowej.....	13
2.1. Liczba godzin lekcyjnych.....	13
2.2. Wymagania kwalifikacyjne osób prowadzących zajęcia.....	14
2.3. Wyposażenie dydaktyczne.....	15
2.4. Wymagania wobec osób kształconych zgodnie z programem dodatkowej umiejętności nauczania.....	16
3. Cel kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej	17
4. Wykaz efektów kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej i kryteriów weryfikacji.....	19
5. Plan nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej.....	28
6. Program nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	36
7. Wykaz niezbędnej literatury	52
8. Ewaluacja programu nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	56
9. Załącznik – przykładowe scenariusze zajęć.....	68

1. Założenia ogólne zawierające opis dodatkowej umiejętności zawodowej

Transport lotniczy rozwija się w szybkim tempie. W 2019 r. polskie porty lotnicze obsłużyły łącznie prawie 49 mln pasażerów (+7% w stosunku do 2018 r.), przy pozytywnej dynamice liczby operacji lotniczych (+5% w stosunku do 2018 r.)¹. Jednocześnie przewieziono blisko 123,4 tys. ton cargo „on board”, co stanowi wzrost o blisko 8% w porównaniu do 2018 r.² Na potrzeby realizacji transportu lotniczego w 2019 r. wykorzystywane były 1 392 samoloty, więcej o 67 w stosunku do roku wcześniejszego³. Największy udział w obsłudze ruchu lotniczego w Polsce ma lotnisko Chopina w Warszawie (ok. 40%), przy czym coraz większe znaczenie zyskują regionalne porty lotnicze⁴. Według prognoz Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) dynamiczny rozwój transportu lotniczego będzie się utrzymywał przez kolejne lata. Szacuje się, że w 2035 r. w polskich portach lotniczych zostanie obsłużonych 94 462 tys. pasażerów oraz zostanie zrealizowanych 689 tys. operacji lotniczych⁵.

Powyższe prognozy negatywnie zweryfikowała pandemia Covid -19. Według danych opublikowanych przez EUROCONTROL, rok 2020 to gwałtowne zwijanie się ruchu lotniczego i spadek liczby operacji lotniczych do wartości 44% z roku 2019⁶. Powrót do stanu z 2019 r., wg tego samego źródła, może nastąpić dopiero do końca 2024 r. w wariacie optymistycznym, do końca 2026 r. w wariacie najbardziej prawdopodobnym lub do końca 2029 r. w wariacie negatywnym.

¹ Liczba obsłużonych pasażerów oraz wykonanych operacji lotniczych w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w latach 2017-2019, opracowanie ULC na podstawie informacji uzyskanych z portów lotniczych, Warszawa 2020, <https://www.ulc.gov.pl/pl/statystyki-analazy/statystyki-i-analazy-ryнку-transportu-lotniczego/3724-statystyki-wg-portow-lotniczych>, [dostęp: 12.07.2020 r.].

² *Analiza przewozów w polskich portach lotniczych w roku 2019*, Departament Rynku Transportu Lotniczego ULC, Warszawa 2020, s. 8, https://www.ulc.gov.pl/_download/regulacja_ryнку/statystyki/2019/analiza_4_kwartal_2019.pdf, [dostęp: 12.07.2020 r.].

³ *Transport – wyniki działalności w 2019 r.*, Informacje statystyczne, GUS, Wydawnictwo Urzędu Statystycznego w Szczecinie, Warszawa–Szczecin 2019.

⁴ *Zatrudnienie w lotnictwie. Edukacja, jako odpowiedź na potrzeby branży*, raport opracowany przez Rynek Lotniczy, Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o. przy współpracy z LS Airport Services SA, Warszawa 2019, s. 4.

⁵ *Projekcja liczby obsłużonych pasażerów oraz liczby operacji pasażerskich w Polsce do roku 2035*, <https://www.ulc.gov.pl/pl/statystyki-analazy/statystyki-i-analazy-ryнку-transportu-lotniczego/3732-prognoza-ruchu-lotniczego>, [dostęp: 12.07.2020 r.].

⁶ *EUROCONTROL Five-Year Forecast 2020-2024*, <https://www.eurocontrol.int/publication/eurocontrol-five-year-forecast-2020-2024>, [dostęp 13.01.2021 r.].

Obserwowanemu rozwojowi transportu lotniczego towarzyszą liczne wyzwania, spośród których najtrudniejsze pod względem podjęcia działań zaradczych są wyzwania w zakresie zapewnienia ochrony lotnictwa⁷ przed aktami bezprawnej ingerencji⁸. Eliminacja zagrożeń związanych z aktami bezprawnej ingerencji odbywa się przy wykorzystaniu dedykowanych zasobów ludzkich rzeczowych, informacyjnych i pieniężnych. Należy podkreślić, że wraz z rozwojem cywilizacyjnym, zagrożenia dla lotnictwa cywilnego ewoluują, stąd tym większa trudność w podejmowaniu działań eliminujących. Przekłada się to na budowanie coraz doskonalszego systemu ochrony lotnictwa.

Najczęściej do aktów bezprawnej ingerencji przeciwko lotnictwu cywilnemu dochodzi na pokładach samolotów oraz w portach lotniczych. Za wyborem miejsca przemawia spektakularność i medialność obiektu, a przede wszystkim znaczna potencjalna liczba ofiar.

Zamach bombowy na samolot Air India w dniu 23 czerwca 1985 r.	Zniszczony samolot, zginęło 329 osób – wszyscy na pokładzie
---	---

⁷ Ochrona lotnictwa oznacza połączenie środków oraz zasobów ludzkich i materialnych przeznaczonych do ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, które zagrażają bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, (Dz. Urz. UE. L 97/72 z 9.4.2008, wersja ujednolicona z 1.02.2010 r.), art. 3.

⁸ Aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający na: użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku; zniszczeniu statku powietrznego albo spowodowaniu jego uszkodzeń, które uniemożliwiają lot lub mogą stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku; umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia lub substancji, które mogą zagrozić zdrowiu lub życiu pasażerów lub załogi lub zniszczyć statek powietrzny albo spowodować jego uszkodzenia, mogące uniemożliwić jego lot lub stanowić zagrożenie bezpieczeństwa tego statku w czasie lotu; porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza; zniszczeniu albo uszkodzeniu lotniczych urządzeń naziemnych lub pokładowych, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego; przekazaniu nieprawdziwej informacji, która powoduje zagrożenie osób imienia w komunikacji lotniczej, zniszczeniu albo poważnym uszkodzeniu urządzeń na lotnisku, zakłóceniu ich działania lub użyciu przemocy wobec osoby obsługującej te urządzenia, w przypadku gdy powoduje to znaczne zakłócenie ruchu lotniczego lub funkcjonowania lotniska lub zagrożenie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 z póź. zm.), art. 2 pkt 20.

Zamach bombowy na samolot Pan American World Airways w dniu 21 grudnia 1988 r.	Zniszczony samolot, zginęło 259 osób na pokładzie i 11 mieszkańców Lockerbie
Zamach bombowy na międzynarodowy port lotniczy Domodedowo/Rosja w dniu 24 stycznia 2011 r.	Zginęło 36 osób i 180 osób zostało rannych
Zamach bombowy na międzynarodowy port lotniczy Zaventem/Belgia w dniu 22 marca 2016 r.	Zginęło 14 osób i 81 osób zostało rannych
Zamach bombowy na międzynarodowy port lotniczy Stambuł-Atatürk/Turcja w dniu 28 czerwca 2016 r.	Zginęło 48 osób i 239 osób zostało rannych

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Informacji o wynikach kontroli: Ochrona lotnictwa cywilnego*, KIN.430.010.2019, Nr ewid. 94/2019/P/17/032/KI, Warszawa 2019, s. 8.

Po zamachach, które miały miejsce w Stanach Zjednoczonych 11 września 2001 r., zapewnienie ochrony lotnictwu cywilnemu stało się priorytetem dla ekspertów bezpieczeństwa transportu lotniczego. Konsekwencje tych wydarzeń zmieniły uwarunkowania funkcjonowania transportu lotniczego początkowo w Stanach Zjednoczonych, a następnie w Europie i Azji. Na poziomie Unii Europejskiej (UE) opracowano podstawy prawne organizacji i funkcjonowania transportu lotniczego, które zostały ukierunkowane na zablokowanie ewentualnych działań przeciwko lotnictwu cywilnemu. Dokumentem bazowym do tworzenia i rozwijania kolejnych rozwiązań prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego jest *Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*. Ustanowiony standard prawny ochrony lotnictwa cywilnego został transponowany na grunt państw członkowskich UE poprzez utworzenie i wdrożenie krajowych

programów ochrony lotnictwa cywilnego, na podstawie których opracowano m.in. programy ochrony portów lotniczych i programy ochrony przewoźników lotniczych.

Za zapewnienie ochrony portu lotniczego odpowiada zarządzający lotniskiem i zarejestrowany agent⁹. Realizowana jest ona m.in. poprzez kontrolę bezpieczeństwa (*screening*), przy pomocy specjalnych urządzeń technicznych (np. sond ręcznych i techniki rentgenowskiej), ukierunkowaną na wykrycie niebezpiecznych przedmiotów lub substancji w celu zapobieżenia ewentualnym zagrożeniom na terenie portu lotniczego i na statkach powietrznych. Kontrola bezpieczeństwa obejmuje zarówno osoby (w tym: pasażerów, pracowników przewoźnika lotniczego i portu lotniczego) i bagaż (w tym: bagaż kabinowy i rejestrowany, przewożone przedmioty) jak i ładunek oraz pocztę. Zadania bezpośrednio związane z kontrolą bezpieczeństwa realizują pracownicy służby ochrony lotniska – operatorzy kontroli bezpieczeństwa, którzy są odpowiednio wyszkoleni i posiadają wymagane uprawnienia zawodowe.

Osiągnięcie celów kształcenia niniejszego DUZ nie daje uprawnień do wykonywania obowiązków operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży, lecz zapewnia wstępne przygotowywanie do udziału w odpowiednim szkoleniu organizowanym przez podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC.

TECHNIK LOTNISKOWYCH SŁUŻB OPERACYJNYCH	Brak formalnych uprawnień (wg przepisów krajowych i unijnych) do zatrudnienia, jako operator kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym
KURS KWALIFIKOWANEGO PRACOWNIKA OCHRONY	Kurs kwalifikowanego pracownika ochrony obejmuje: <ul style="list-style-type: none"> – zagadnienia okołoprprawne; – zagadnienia ochrony osób i mienia; – wyszkolenie strzeleckie; – samoobronę; – techniki interwencji. <i>Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie wymagań w zakresie szkoleń i kursów potwierdzających przygotowanie teoretyczne i praktyczne w zakresie wyszkolenia strzeleckiego, samoobrony, technik interwencyjnych</i>

⁹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* ..., wyd. cyt., art. 186b ust. 1 pkt 1 i 2.

	<p><i>oraz znajomości przepisów prawa związanych z wykonywaniem ochrony osób i mienia, (Dz. U. z 2013 r. poz. 1688).</i></p>
<p>WPIS NA LISTĘ KWALIFIKOWANYCH PRACOWNIKÓW OCHRONY FIZYCZNEJ</p>	<p>Na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej wpisuje się osobę, która:</p> <ul style="list-style-type: none"> – posiada obywatelstwo polskie lub obywatelstwo innego państwa członkowskiego UE, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA); – ukończyła 21 lat; – ukończyła co najmniej gimnazjum lub ośmioletnią szkołę podstawową; – ma pełną zdolność do czynności prawnych; – nie była skazana prawomocnym wyrokiem za przestępstwo umyślne i nie toczy się przeciwko niej postępowanie karne o takie przestępstwo; – posiada nienaganną opinię wydaną przez właściwego ze względu na jej miejsce zamieszkania komendanta powiatowego (rejonowego, miejskiego) Policji – posiada zdolność fizyczną i psychiczną do wykonywania zadań, stwierdzoną orzeczeniami lekarskim i psychologicznym, których ważność nie upłynęła; – posiada przygotowanie teoretyczne i praktyczne w zakresie wykształcenia strzeleckiego, samoobrony, technik interwencyjnych oraz znajomość przepisów prawa związanych z wykonywaniem ochrony osób i mienia. <p><i>Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz. U. z 2020 r. poz. 838), art. 26 ust. 3.</i></p>
<p>ROZSZERZONE SPRAWDZENIE PRZESZŁOŚCI Z WYNIKIEM POZYTYWNYM</p>	<p>Rozszerzone sprawdzenie przeszłości obejmuje co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> – ustalenie tożsamości osoby na podstawie dokumentów potwierdzających tożsamość; – rejestry karne we wszystkich państwach pobytu z co najmniej 5 poprzedzających lat; – zatrudnienie, kształcenie i wszystkie przerwy z co najmniej 5 poprzedzających lat;



	<ul style="list-style-type: none"> – dane wywiadowcze i wszelkie inne istotne informacje dostępne właściwym organom krajowym, które ich zdaniem mogą być istotne dla oceny, czy dana osoba jest odpowiednia do pełnienia funkcji, która wymaga rozszerzonego sprawdzenia przeszłości. <p><i>Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. zmieniające Rozporządzenie Wykonawcze (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia, a także wzmocnienia niektórych szczegółowych środków ochrony lotnictwa, (Dz. Urz. UE. L21/18 z 24.01.2019), Załącznik, zmiana nr 26.</i></p>
<p>SZKOLENIE PODSTAWOWE</p>	<p>Szkolenie ma na celu zdobycie wszystkich wymienionych niżej kompetencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – znajomość wcześniejszych aktów bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym i bieżących zagrożeń; – znajomość ram prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego; – znajomość celów i organizacji ochrony lotnictwa, w tym obowiązków i odpowiedzialności osób stosujących środki kontroli w zakresie ochrony; – znajomość procedur kontroli dostępu; – znajomość systemów kart identyfikacyjnych używanych w porcie lotniczym; – znajomość procedur zatrzymywania osób i okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać; – znajomość procedur zgłaszania; – umiejętność rozpoznawania przedmiotów zabronionych; – umiejętność odpowiedniego reagowania na zdarzenia związane z ochroną; – znajomość wpływu zachowania i reakcji ludzi na poziom ochrony; – zdolność jasnego i pewnego wypowiedania się. <p><i>Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wpro-</i></p>

	<p>wadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, (Dz. Urz. UE. L 299 z 14.11.2015), pkt 11.2.2 z uwzględnieniem zmiany nr 29 wprowadzonej Rozporządzeniem Wykonawczym (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. ..., wyd. cyt.</p> <p>Szkolenie przeprowadza organ lub podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC.</p> <p>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, (Dz. U. z 2016 r. poz. 1852), § 17 ust. 1.</p> <p>Szkolenie kończy się egzaminem polegającym na sprawdzeniu wiedzy teoretycznej w formie pisemnej lub ustnej. Egzamin przeprowadza instruktor.</p> <p>Tamże, § 28 ust.1 i 3.</p>
<p>SPECJALISTYCZNE SZKOLENIE ZAWODOWE OSÓB STOSUJĄCYCH ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY</p>	<p>Szkolenie osób przeprowadzających kontrolę bezpieczeństwa osób, bagażu kabinowego, przewożonych przedmiotów i bagażu rejestrowanego ma na celu zdobycie przez te osoby wszystkich wymienionych niżej kompetencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – rozumienie konfiguracji punktu kontroli bezpieczeństwa i procesu kontroli bezpieczeństwa; – znajomość sposobów ukrywania przedmiotów zabronionych; – umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych; – znajomość możliwości i ograniczeń stosowanego sprzętu służącego do ochrony lub stosowanych metod kontroli bezpieczeństwa; – znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń. <p>Ponadto, jeżeli wymagają tego zadania przydzielone danej osobie, szkolenie ma na celu zdobycie przez taką osobę również niżej wymienionych kompetencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – umiejętności interpersonalne, w szczególności sposoby postępowania w przypadku różnic kulturowych i pasażerów potencjalnie uciążliwych; – znajomość technik kontroli manualnej;

	<ul style="list-style-type: none"> – umiejętność przeprowadzania kontroli manualnej w stopniu wystarczającym by, jeśli to możliwe, zapewnić wykrywanie ukrytych przedmiotów zabronionych; – znajomość zwolnień z kontroli bezpieczeństwa i specjalnych procedur ochrony; – umiejętność korzystania ze sprzętu służącego do ochrony; – umiejętność poprawnej interpretacji obrazów wyświetlanych przez sprzęt służący do ochrony; – znajomość wymogów dotyczących zabezpieczenia bagażu rejestrowanego. <p><i>Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ..., wyd. cyt., pkt 11.2.3.1.</i></p> <p>Szkolenie przeprowadza podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC.</p> <p><i>Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, (Dz. U. z 2016 r. poz. 1852), § 17 ust. 1.</i></p> <p>Szkolenie kończy się egzaminem polegającym na sprawdzeniu wiedzy teoretycznej w formie:</p> <ul style="list-style-type: none"> – testu wielokrotnego wyboru sprawdzającego wiedzę teoretyczną oraz – sprawdzianu umiejętności praktycznych prowadzonego z wykorzystaniem programu komputerowego prezentującego wygenerowane przez urządzenia do kontroli bezpieczeństwa. <p><i>Tamże, § 28 ust. 2.</i></p> <p>Egzamin przeprowadza komisja egzaminacyjna powołana przez Prezesa ULC.</p> <p><i>Tamże, § 28 ust. 3.</i></p>
<p>CERTYFIKAT OPERATORA KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA W ZAKRESIE KONTROLI BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY</p>	<p>Certyfikat wydaje Prezes ULC.</p> <p><i>Tamże, § 33 ust. 2.</i></p>

Pracownicy prowadzący kontrolę bezpieczeństwa i ochronę wraz z pracownikami zajmującymi się konserwacją w porcie lotniczym stanowią 6,5% (ok. 166 tys.) wszystkich zatrudnionych w europejskim transporcie lotniczym (12,2 mln miejsc pracy)¹⁰. W Polsce, na przykładzie Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” i Grupy Kapitałowej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”, liczba zatrudnionych pracowników kontroli bezpieczeństwa i ochrony w poszczególnych latach wahała się od 182 do 579.

Rok	2011	2012	2013	2014	2015
Liczba zatrudnionych	358	579	383	190	182

Źródło: *Działalność Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze” i Grupy Kapitałowej PPL*, Informacja o wynikach kontroli, KGP.410.006.00.2015, Nr ewid. 2/2016/P/15/020/KGP, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa 2016, s. 37.

Planowana budowa Centralnego Portu Komunikacyjnego (CPK) niewątpliwie zwiększy zapotrzebowanie na pracowników kontroli bezpieczeństwa i ochrony. Zgodnie z zapowiedzią Kancelarii Prezesa Rady Ministrów bezpośrednia obsługa CPK będzie wymagała utworzenia blisko 40 tys. miejsc pracy¹¹. Biorąc pod uwagę aktualną liczbę pracowników ochrony i bezpieczeństwa do liczby pozostałych pracowników portu lotniczego, należy założyć, że już w bliższej perspektywie czasowej (wraz z postępem budowy CPK) będzie wzrastało zapotrzebowanie na wykwalifikowanych pracowników ochrony.

Trudno obecnie oszacować, jak pandemia Covid-19 wpłynie na liczbę miejsc pracy w branży lotniczej. Prognozy organizacji lotniczych w zakresie zatrudnienia stale są zmieniane. Wraz z przywracaniem kondycji lotnictwa cywilnego do okresu sprzed pandemii, również rynek pracy tego sektora powinien otworzyć się na nowe

¹⁰ *Zatrudnienie w lotnictwie ...*, wyd. cyt., s. 12.

¹¹ Informacja z 3 czerwca 2020 r opublikowana w serwisie społecznościowym Twitter Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

zatrudnienia. Zważając na to, że podjęcie pracy w branży lotniczej wymaga posiadania przez kandydata fachowego zestawu wiedzy i umiejętności praktycznych oraz doświadczenia, osoby przeszkolone i gotowe do podjęcia zatrudnienia będą poszukiwane. Należy podkreślić, iż kształcenie dla uzyskania przedmiotowego zestawu wiedzy i umiejętności praktycznych jest przedsięwzięciem czasochłonnym. Osoby przeszkolone w przedmiotowym zakresie mogą również znaleźć zatrudnienie w branżach pokrewnych.

2. Założenia organizacyjne dodatkowej umiejętności zawodowej

W przypadku zbieżności treści nauczanych w ramach DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* – z treściami nauczonymi w innych przedmiotach (w tym przede wszystkim treści wymaganych podstawą programową kształcenia w zawodzie) program nauczania DUZ nie musi być realizowany.

Zalecane jest prowadzenie zajęć z tego samego przedmiotu w ramach różnych DUZ ze wszystkimi uczniami jednocześnie, bez względu na wybraną przez nich specjalność.

2.1. Liczba godzin lekcyjnych

Podstawa programowa kształcenia w zawodzie technik lotniskowych służb operacyjnych obejmuje jedną kwalifikację:

- obsługa operacyjna portu lotniczego i współpraca ze służbami żeglugi powietrznej (TLO.02)¹².

Minimalna liczba godzin lekcyjnych w ramach kształcenia zawodowego dla kwalifikacji TLO.02 wynosi 1270¹³. Łączna liczba godzin lekcyjnych przeznaczonych na kształcenie zawodowe w 5-letnim technikum stanowi 1680¹⁴. Różnica godzin między minimalną liczbą godzin lekcyjnych zgodnie z podstawą programową kształcenia w zawodzie a liczbą godzin lekcyjnych zgodnie z ramowym planem nauczania wynosi 410. Część z tych godzin można przeznaczyć na realizację programu nauczania DUZ.

Program nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* – zakłada łącznie 52 godziny lekcyjne zalecane do realizacji w drugim semestrze klasy IV i w pierwszym semestrze klasy V, przy tygodniowej liczbie godzin lekcyjnych – 4. W

¹² Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz dodatkowych umiejętności zawodowych w zakresie wybranych zawodów szkolnictwa branżowego, (Dz.U. z 2019 r. poz. 991), Załącznik 31.

¹³ Tamże.

¹⁴ Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 3 kwietnia 2019 r. w sprawie ramowych planów nauczania dla publicznych szkół, (Dz.U. z 2019 r. poz. 639), Załącznik 5.

przypadku zajęć z przedmiotu „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym” – Dział praktyczny zalecane jest realizować zajęcia w bloku 5 i 6-godzinny.

2.2. Wymagania kwalifikacyjne osób prowadzących zajęcia

Zaleca się, aby prowadzący zajęcia w ramach DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży*, przede wszystkim w przedmiocie „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży”, mieli kwalifikacje tożsame z kwalifikacjami wymaganymi dla instruktorów ochrony lotnictwa cywilnego zatwierdzonymi przez Prezesa ULC. W przypadku nieposiadania przez prowadzących zajęcia uprawnień instruktorskich dopuszcza się prowadzenie zajęć przez osoby, które ukończyły szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego prowadzone przez podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC.

Kwalifikacje/ doświadczenie	Wymagania	Uwagi
Wiedza specjalistyczna	Studia wyższe oraz certyfikat potwierdzający ukończenie szkolenia i posiadanie uprawnień instruktora w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego albo studia wyższe i ukończone szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	
Umiejętności/ przygotowanie pedagogiczne	Ukończony kurs z metod/technik nauczania albo udokumentowana ocena umiejętności instruktora	Kurs nie dotyczy nauczycieli akademickich i nauczycieli szkół średnich, którzy zgodnie z rozporządzeniami Ministerstwa Edukacji Narodowej są

Kwalifikacje/ doświadczenie	Wymagania	Uwagi
		zobowiązani do ukończenia kursu pedagogicznego

Źródło: Opracowano na podstawie *Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego*, (Dz. Urz. UE. L 299 z 14.11.2015, wersja ujednolicona z 2.07.2020 r.).

2.3. Wyposażenie dydaktyczne

Proces nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* – powinien być realizowany w szkole albo w szkole i ośrodku szkolenia podmiotu posiadającego zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC. Zaleca się, aby wykorzystywane w procesie nauczania sale lekcyjne, sprzęt i urządzenia spełniały określone kryteria:

- rozmiar i struktura sal lekcyjnych powinna gwarantować prowadzącemu zajęcia i uczniom bezpieczeństwo i ochronę przed warunkami pogodowymi oraz właściwe przeprowadzenie zajęć, a także zapewniać komfort i możliwość skupienia się;
- stanowisko komputerowe dla prowadzącego zajęcia w sali lekcyjnej powinno być podłączone do sieci lokalnej z dostępem do Internetu, urządzeniami wielofunkcyjnymi oraz projektorem multimedialnym;
- standard sprzętu używanego do prezentacji w czasie zajęć powinien umożliwiać uczniom łatwe czytanie tekstów/rysunków/diagramów i cyfr z każdego miejsca;
- urządzenia używane do prezentacji w czasie zajęć powinny pomagać uczniom w zrozumieniu przekazywanych treści;
- w czasie prowadzenia zajęć na stanowisku pracy liczba uczniów w sali lekcyjnej nie powinna przekraczać 15 osób;
- urządzenia treningowe wykorzystywane w czasie prowadzenia zajęć na stanowisku pracy musi spełniać normy w zakresie bezpieczeństwa;

- uczniowie powinni mieć zapewniony dostęp do biblioteki wyposażonej we wszystkie materiały szkoleniowe.

2.4. Wymagania wobec osób kształconych zgodnie z programem dodatkowej umiejętności nauczania

Dla realizacji programu nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* – wymagane jest osiągnięcie efektów kształcenia zawartych w podstawie programowej kształcenia w zawodzie technik lotniskowych służb operacyjnych w odniesieniu do kwalifikacji w zakresie obsługa operacyjna portu lotniczego. Planując dodatkową umiejętność zawodową – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* należy zadbać, aby realizacja jej następowała po osiągnięciu efektów kształcenia odnoszących się do organizacji i funkcjonowania portów lotniczych oraz bezpieczeństwa i ochrony w porcie lotniczym.

3. Cel kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej

Celem kształcenia DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* – jest:

- uzyskanie podstawowej wiedzy w zakresie organizacji i prowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;
- zdobycie podstawowych umiejętności wykonywania obowiązków operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;
- pozyskanie kompetencji personalnych i społecznych w zakresie zwiększania wiedzy i doskonalenia umiejętności praktycznych oraz ponoszenia odpowiedzialności za podejmowane działania.

Zrealizowanie programu nauczania DUZ zapewni uczniom poznanie zachowań człowieka wynikających ze współczesnych uwarunkowań istotnych z punktu widzenia ochrony lotnictwa cywilnego, zwiększy ich świadomość potrzeby ochrony lotnictwa cywilnego, a także da wiadomości o kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży przeprowadzanej w porcie lotniczym oraz praktyczną znajomość czynności wykonywanych przez operatora na punkcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym. Pozwoli również na kształtowanie umiejętności ciągłego pozyskiwania wiedzy i doskonalenia działań oraz odpowiedzialności za własną pracę i wspólnie realizowane, wraz z innymi pracownikami, zadania. Ponadto zapewni ogólną weryfikację predyspozycji uczniów do wykonywania zawodu operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży.

W czasie realizacji zajęć w ramach programu nauczania DUZ dopuszcza się przekazywanie treści i wykonywanie czynności praktycznych dostępnych dla osób, które nie zostały wpisane na listę kwalifikowanych pracowników ochrony fizycznej¹⁵ oraz w stosunku do których nie sprawdzono przeszłości¹⁶.

¹⁵ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz. U. z 2020 r. poz. 838), art. 26 ust. 3.

¹⁶ Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. zmieniające Rozporządzenie Wykonawcze (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia, a także wzmocnienia niektórych szczegółowych środków ochrony lotnictwa, (Dz. Urz. UE. L21/18 z 24.01.2019 r.), Załącznik, zmiana nr 26.

Uzyskanie powyższych kwalifikacji ułatwi absolwentom zrozumienie i przyswojenie wiedzy oraz zwiększy skuteczność nabywania umiejętności praktycznych w trakcie kolejnych szkoleń zawodowych. Tym samym może przyczynić się do poprawy zdawalności egzaminów, co z kolei przełoży się na uzyskanie uprawnień zawodowych.

4. Wykaz efektów kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej i kryteriów weryfikacji

Do zrealizowania programu nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* wymagane jest osiągnięcie przez ucznia określonych efektów kształcenia.

Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/	Kryteria weryfikacji
Uczeń:	Uczeń:
1) identyfikuje zachowania człowieka w ujęciu koncepcyjnym (W);	1) wyjaśnia założenia koncepcji behawioralnej, 2) wskazuje uwarunkowania klasyczne i instrumentalne zachowań człowieka, 3) wymienia biologiczne mechanizmy zachowań człowieka, 4) wskazuje możliwe zastosowania wiedzy o zachowaniu człowieka;
2) rozpoznaje zagrożenia dla współczesnego społeczeństwa (W);	1) identyfikuje współczesne zagrożenia społeczne, 2) wymienia czynniki decydujące o postrzeganiu zagrożeń przez człowieka, 3) objaśnia zjawisko złudzenia i deformacji w postrzeganiu zagrożeń;
3) identyfikuje zachowania człowieka	1) rozpoznaje dysfunkcje grupy społecznej, 2) określa zachowania zbiorowe i antyspołeczne,

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
<p>w grupie społecznej (W);</p>	<p>3) wyjaśnia przyczyny i skutki zachowań człowieka w grupie społecznej, 4) charakteryzuje zjawisko pogłoski na podstawie dysonansu poznawczego;</p>
<p>4) identyfikuje zachowania agresywne człowieka (W);</p>	<p>1) wskazuje przyczyny i skutki agresywnego zachowania człowieka, 2) opisuje strategie redukowania agresji człowieka, 3) wyjaśnia istotę kontroli i prewencji agresywnych zachowań człowieka;</p>
<p>5) identyfikuje zachowania terrorystyczne człowieka (W);</p>	<p>1) rozpoznaje zachowania terrorystyczne człowieka, 2) określa udział człowieka w aktywizacji zagrożeń i powstawaniu katastrof, 3) wyjaśnia znaczenie środków masowego przekazu dla zachowań terrorystycznych człowieka;</p>
<p>6) dostrzega skutki wpływu społecznego i manipulacji na zachowania człowieka (K);</p>	<p>1) identyfikuje mechanizm wpływu społecznego i manipulacji na zachowania człowieka, 2) opisuje skutki wpływu społecznego i manipulacji na zachowania człowieka, 3) wymienia techniki radzenia sobie z wpływem społecznym i manipulacją, 4) ocenia sposoby radzenia sobie z negatywnym wpływem społecznym i manipulacją;</p>

Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/	Kryteria weryfikacji
Uczeń:	Uczeń:
7) dostrzega przejawy posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka (K);	1) identyfikuje istotę posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka, 2) wymienia metody uzyskiwania posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka, 3) łączy źródła ze skutkami posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka;
8) identyfikuje zachowania człowieka w sytuacjach kryzysowych (W);	1) charakteryzuje schemat zachowań człowieka w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych, 2) opisać zachowania człowieka pomocne w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych, 3) charakteryzuje strategie radzenia sobie w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych;
9) przedstawia współczesne zagrożenia dla lotnictwa cywilnego (W);	1) podaje przyczyny uznawania lotnictwa cywilnego za szczególnie wrażliwe na zagrożenia, 2) wskazuje źródła zagrożeń dla lotnictwa cywilnego, 3) dokonuje podziału zagrożeń dla lotnictwa cywilnego i podaje ich przykłady wg zaproponowanej klasyfikacji podziału, 4) dowodzi, że minimalizowanie ryzyka wystąpienia zagrożenia jest kluczowe dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;
10) analizuje akty bezprawnej ingerencji	1) wymienia akty bezprawnej ingerencji dotyczące lotnictwa cywilnego,

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
<p>w lotnictwie cywilnym (U);</p>	<p>2) prezentuje przykłady aktów bezprawnej ingerencji o największych skutkach dla lotnictwa cywilnego, 3) łączy działania profilaktyczne z zaistniałymi aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;</p>
<p>11) analizuje regulacje prawne w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (U);</p>	<p>1) wymienia akty prawne dotyczące ochrony portu lotniczego, 2) wskazuje związki pomiędzy przepisami prawnymi w zakresie ochrony portu lotniczego na poziomie międzynarodowym, europejskim i krajowym, 3) wyszukuje powiązania standardów wyznaczonych za pośrednictwem regulacji prawnych z praktyką działań podejmowanych na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego;</p>
<p>12) przedstawia podstawy systemu ochrony lotnictwa cywilnego (W);</p>	<p>1) opisuje założenia podejścia systemowego do ochrony lotnictwa cywilnego, 2) wskazuje zasadnicze elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego, 3) charakteryzuje podmioty odpowiedzialne za nadzór, organizację i realizację ochrony lotnictwa cywilnego, 4) określa relacje podmiotów odpowiedzialnych za nadzór, organizację i realizację ochrony lotnictwa cywilnego;</p>

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
<p>13) wskazuje rolę krajowego nadzoru nad ochroną lotnictwa cywilnego (W);</p>	<p>1) identyfikuje organa administracji rządowej realizujące zadania nadzorcze i kontrolne, związane z ochroną lotnictwa cywilnego, 2) wymienia zadania organów administracji rządowej w ramach Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, 3) określa powiązania działań organów administracji rządowej w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną lotnictwa cywilnego;</p>
<p>14) wskazuje miejsce zarządzającego lotniskiem w systemie ochrony portu lotniczego (W);</p>	<p>1) identyfikuje zarządzającego lotniskiem, 2) wymienia zadania zarządzającego lotniskiem w odniesieniu do ochrony portu lotniczego, 3) określa zakres współpracy zarządzającego lotniskiem z organami administracji rządowej sprawującymi nadzór i kontrolę nad ochroną lotnictwa cywilnego;</p>
<p>15) wskazuje podmioty wykonujące zadania związane z ochroną portu lotniczego (W);</p>	<p>1) identyfikuje podmioty realizujące zadania ochrony w porcie lotniczym, 2) wymienia zadania podmiotów realizujących ochronę w porcie lotniczym, 3) wymienić zasady współpracy podmiotów odpowiadających za ochronę w porcie lotniczym,</p>

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętności (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
	<p>4) pokazuje miejsce podmiotów wykonujących zadania ochrony portu lotniczego w systemie ochrony lotnictwa;</p>
<p>16) przedstawia kategorie przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu (W);</p>	<p>1) wskazuje przyczyny zakazu oraz ograniczenia w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu, 2) wymienia przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu, 3) wymienia konsekwencje dla osób przewożących ze sobą lub w bagażu przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom, 4) pokazuje powiązania związane z zakazem oraz ograniczeniem w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu z aktem bezprawnej ingerencji;</p>
<p>17) przedstawia podstawowe procedury, metody oraz środki kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym (W);</p>	<p>1) prezentuje procedury prowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 2) wymienia metody i środki kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 3) opisuje ciąg czynności realizowanych w ramach kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
	<p>4) określa zasady doboru metod i środków najbardziej skutecznych w wykrywaniu przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;</p>
<p>18) charakteryzuje zwolnienia z kontroli bezpieczeństwa i specjalne procedury stosowane w kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym (W);</p>	<p>1) wymienia przepisy dotyczące zwolnień z kontroli bezpieczeństwa i specjalnych procedur w przewozie transportem lotniczym osób i bagaży, 2) wymienia operatora kontroli w przypadku zwolnienia i prowadzenia specjalnej procedury kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 3) wskazuje sytuacje zastosowania zwolnień i specjalnych procedur w zakresie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>
<p>19) identyfikuje punkt kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym (W);</p>	<p>1) opisuje organizację pracy w punkcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego, 2) wymienia wyposażenie punktu kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 3) wymienia zadania operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego, 4) określa miejsce punktu kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w systemie ochrony portu lotniczego;</p>

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
<p>20) określa wymogi formalne uzyskania uprawnień operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym (W, K);</p>	<p>1) wskazuje prawne podstawy ubiegania się o uzyskanie uprawnień operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 2) wymienia warunki uzyskania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 3) prezentuje własną ścieżkę rozwoju w grupie pracowników kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym;</p>
<p>21) opisuje urządzenia wykorzystywane do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym (W, U);</p>	<p>1) omawia funkcje urządzeń do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 2) wskazuje możliwości i ograniczenia urządzeń do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 3) ocenia skuteczność urządzeń wykorzystywanych do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>
<p>22) rozpoznaje przedmioty codziennego użytku, przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ogranicze-</p>	<p>1) pokazuje na obrazach rentgenowskich elementy budowy przedmiotów codziennego użytku, przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu, 2) wyszukuje, na podstawie obrazów rentgenowskich, przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;</p>

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
<p>niom dla pasażerów i w bagażu na podstawie obrazów rentgenowskich (U);</p>	
<p>23) prezentuje obowiązki operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym (U, K).</p>	<p>wykonuje podstawowe obowiązki operatora na punkcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym dokonując samokontroli i korygując własne błędy.</p>

5. Plan nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Koncepcja analizy zachowań człowieka	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Percepcja współczesnych zagrożeń	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Zachowania człowieka w grupie społecznej	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Zachowania agresywne	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Zachowania terrorystyczne	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
			uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Wpływ społeczny i manipulacja	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniom decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Posłuszeństwo i uległość	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniom decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Zachowania człowieka w sytuacjach kryzysowych	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniom decyduje prowadzący zajęcia.

Łączna liczba godzin lekcyjnych: 16

Nazwa przedmiotu nau- czania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Klasyfikacja współczesnych zagrożeń dla lotnictwa cywil- nego	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym – studium przypadku	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Regulacje prawne z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Podstawowe założenia sys- temu ochrony lotnictwa cywil- nego	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

Nazwa przedmiotu nau- czania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Krajowy nadzór i kontrola nad ochroną lotnictwa cywil- nego	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Zarządzający lotniskiem w systemie ochrony portu lotni- czego	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Podmioty wykonujące zada- nia związane z kontrolą bez- pieczeństwa w porcie lotni- czym	2	O doborze metod nau- czania i środków dydak- tycznych, obudowy dy- daktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

Łączna liczba godzin lekcyjnych: 14

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej Dział teoretyczny	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM	Przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM	Podstawowe procedury, metody oraz urządzenia kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM	Zwolnienia i specjalne procedury stosowane w kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM	Punkt kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM	Sprawdzenie osiągnięć edukacyjnych	3	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM	Dział praktyczny Wymogi formalne uzyskania uprawnień operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	1	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

<p>KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM</p>	<p>Wstępna weryfikacja predyspozycji zawodowych*</p>	<p>2</p>	<p>O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.</p>
<p>KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM</p>	<p>Poznanie urządzeń do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego</p>	<p>2</p>	<p>O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.</p>
<p>KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM</p>	<p>Analiza przedmiotów codziennego użytku, przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu na podstawie obrazów rentgenowskich</p>	<p>2</p>	<p>O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.</p>
<p>KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM</p>	<p>Rozwijanie umiejętności w wykonywaniu obowiązków operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym</p>	<p>4</p>	<p>O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz</p>

			form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
--	--	--	--

Łączna liczba godzin lekcyjnych: 22

- * Wstępną weryfikację zaleca się przeprowadzić w formie komputerowego testu opracowanego na podstawie testu wstępnego dla kandydatów na operatorów kontroli bezpieczeństwa np. Lotniska Chopina w Warszawie.

6. Program nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Przedmiot nauczania:

PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ

Cele ogólne przedmiotu nauczania:

Wyposażenie w podstawową wiedzę odnoszącą się do zachowań człowieka w sytuacjach powodowanych zagrożeniami.

Cele operacyjne przedmiotu nauczania:

Uczeń potrafi:

- 1) zdefiniować i poprawnie używać terminologii z zakresu zachowań człowieka i zagrożeń społecznych;
- 2) wyjaśnić główne założenia koncepcji behawioralnej;
- 3) zidentyfikować zagrożenia występujące we współczesnym społeczeństwie;
- 4) rozróżnić mechanizmy zachowań człowieka;
- 5) określić znaczenie społecznego wpływu, manipulacji, posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka;
- 6) przewidzieć zachowania człowieka w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.

Przedmiot nauczania:

ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Cel ogólny przedmiotu nauczania:

Uświadomienie, że ochrona lotnictwa cywilnego stanowi złożony system, gotowy do reakcji dla minimalizowania ryzyka wystąpienia zagrożenia, w którym to systemie kluczowa jest współpraca podmiotów nadzorujących, organizujących i realizujących ochronę.

Cele operacyjne przedmiotu nauczania:

Uczeń potrafi:

- 1) wymienić i scharakteryzować zagrożenia dla lotnictwa cywilnego;
- 2) omówić prawne i organizacyjne założenia funkcjonowania systemu ochrony lotnictwa cywilnego;

- 3) właściwie zinterpretować systemowe podejście do ochrony lotnictwa cywilnego;
- 4) wskazać elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego;
- 5) scharakteryzować zadania podmiotów realizujących ochronę w porcie lotniczym.

Przedmiot nauczania:

KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM

Cele ogólne przedmiotu nauczania:

Wyposażenie w wiedzę i umiejętności praktyczne, na poziomie wprowadzającym, w zakresie prowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym oraz wskazanie możliwości dalszego rozwoju kompetencji zawodowych.

Cele operacyjne przedmiotu nauczania:

Uczeń potrafi:

- 1) wskazać kategorie przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu, a także konsekwencje dla osób przewożących te przedmioty;
- 2) scharakteryzować punkt kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego;
- 3) omówić procedury, metody i środki kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym oraz wskazać przypadki zwolnień z kontroli bezpieczeństwa;
- 4) scharakteryzować proces zdobywania uprawnień operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;
- 5) opisać urządzenia do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;
- 6) dokonać identyfikacji przedmiotów przewożonych transportem lotniczym przez pasażerów i w bagażu na podstawie obrazów rentgenowskich;
- 7) wykonywać podstawowe zadania operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym.

PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Koncepcja analizy zachowań człowieka	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) wyjaśnić założenia koncepcji behawioralnej, 2) wskazać uwarunkowania klasyczne i instrumentalne zachowań człowieka, 3) wymienić biologiczne mechanizmy zachowań człowieka; 	wskazać możliwe zastosowania wiedzy o zachowaniach człowieka;	drugi semestr klasa IV
Percepcja współczesnych zagrożeń	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) zidentyfikować zagrożenia dla współczesnego społeczeństwa, 2) wskazać czynniki decydujące o postrzeganiu zagrożeń przez człowieka; 	objaśnić zjawisko złudzenia i deformacji w postrzeganiu zagrożeń;	drugi semestr klasa IV
Zachowania człowieka w grupie społecznej	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) rozpoznać dysfunkcje grupy społecznej, 2) określić zachowania zbiorowe i antyspołeczne, 3) wskazać przyczyny i skutki uprzedzających, stereotypowych i dyskryminujących zachowań człowieka; 	scharakteryzować zjawisko pogłoski na podstawie dysonansu poznawczego;	drugi semestr klasa IV
Zachowania agresywne	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) wskazać przyczyny i skutki agresywnego zachowania człowieka, 	wyjaśnić istotę kontroli i prewencji agresywnych zachowań człowieka;	drugi semestr

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
		2) opisać strategie redukowania agresji człowieka;		klasa IV
Zachowania terrorystyczne	2	1) rozpoznać zachowania terrorystyczne człowieka, 2) określić udział człowieka w aktywizacji zagrożeń i powstawaniu katastrof;	wyjaśnić znaczenie środków masowego przekazu dla zachowań terrorystycznych człowieka;	drugi semestr klasa IV
Wpływ społeczny i manipulacja	2	1) zidentyfikować mechanizm wpływu społecznego i manipulacji na zachowania człowieka, 2) opisać skutki wpływu społecznego i manipulacji na zachowania człowieka, 3) wymienić techniki radzenia sobie z manipulacją;	ocenić sposoby radzenia sobie z negatywnym wpływem społecznym i manipulacją;	drugi semestr klasa IV
Posłuszeństwo i uległość	2	1) zidentyfikować istotę posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka, 2) wymienić metody uzyskiwania posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka;	łączyć źródła ze skutkami posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka;	drugi semestr klasa IV
Zachowania człowieka w sytuacjach kryzysowych	2	1) scharakteryzować mechanizmy zachowań człowieka w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych,	scharakteryzować strategie radzenia sobie w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.	drugi semestr klasa IV



Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
		2) opisać zachowania człowieka pomocne w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.		

ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Klasyfikacja współczesnych zagrożeń dla lotnictwa cywilnego	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) podać przyczyny uznawania lotnictwa cywilnego za szczególnie wrażliwe na zagrożenia, 2) wskazać źródła zagrożeń dla lotnictwa cywilnego, 3) dokonać podziału zagrożeń dla lotnictwa cywilnego i podaje ich przykłady wg zaproponowanej klasyfikacji podziału; 	dowieść, że minimalizowanie ryzyka wystąpienia zagrożenia jest kluczowe dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;	drugi semestr klasa IV
Akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym – studium przypadku	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) wymienić akty bezprawnej ingerencji dotyczące lotnictwa cywilnego, 2) zaprezentować przykłady aktów bezprawnej ingerencji o największych skutkach dla lotnictwa cywilnego; 	połączyć działania profilaktyczne z zaistniałymi aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym;	drugi semestr klasa IV
Regulacje prawne z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) wymienić akty prawne dotyczące ochrony portu lotniczego, 2) wskazać związki pomiędzy przepisami prawnymi w zakresie ochrony portu lotniczego na poziomie międzynarodowym, europejskim i krajowym; 	wyszukać powiązań standardów wyznaczonych za pośrednictwem regulacji prawnych z praktyką działań podejmowanych na rzecz ochrony lotnictwa cywilnego;	drugi semestr klasa IV

Podstawowe założenia systemu ochrony lotnictwa cywilnego	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) opisać założenia systemowego podejścia do ochrony lotnictwa cywilnego, 2) wskazać zasadnicze elementy systemu ochrony lotnictwa cywilnego, 3) scharakteryzować podmioty odpowiedzialne za nadzór, organizację i realizację ochrony lotnictwa cywilnego; 	określić relacje podmiotów odpowiedzialnych za nadzór, organizację i realizację ochrony lotnictwa cywilnego;	drugi semestr klasa IV
Krajowy nadzór i kontrola nad ochroną lotnictwa cywilnego	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) dokonać identyfikacji organów administracji rządowej sprawujących nadzór i kontrolę nad ochroną lotnictwa cywilnego, 2) wymienić zadania organów administracji rządowej w ramach Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego; 	określić powiązania działań organów administracji rządowej w zakresie nadzoru i kontroli nad ochroną lotnictwa cywilnego;	drugi semestr klasa IV
Zarządzający lotniskiem w systemie ochrony portu lotniczego	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) dokonać identyfikacji zarządzającego lotniskiem, 2) wymienić zadania zarządzającego lotniskiem w odniesieniu do ochrony portu lotniczego; 	określić zakres współpracy zarządzającego lotniskiem z organami administracji rządowej sprawującymi nadzór i kontrolę nad ochroną lotnictwa cywilnego;	drugi semestr klasa IV
Podmioty wykonujące zadania związane z ochroną portu lotniczego	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) dokonać identyfikacji podmiotów realizujących zadania ochrony w porcie lotniczym, 2) wymienić zadania podmiotów realizujących 	wskazać miejsce podmiotów wykonujących zadania ochrony portu lotniczego w systemie ochrony lotnictwa.	drugi semestr klasa IV



		ochronę w porcie lotniczym, 3) wymienić zasady współpracy podmiotów odpowiedzialnych za ochronę w porcie lotniczym.		
--	--	--	--	--

KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM

Dział teoretyczny

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) wskazać przyczyny zakazu oraz ograniczenia w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu, 2) wymienić przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu, 3) wymienić konsekwencje dla osób przewożących ze sobą lub w bagażu przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom; 	pokazać powiązania związane z zakazem oraz ograniczeniem w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu z aktem bezprawnej ingerencji;	pierwszy semestr klasa V
Podstawowe procedury, metody oraz środki kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) zaprezentować procedury prowadzenia kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 	określić zasady doboru metod i środków najbardziej skutecznych w wykrywaniu przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega	pierwszy semestr klasa V

		<p>2) wymienić metody i środki kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym,</p> <p>3) wpisać ciąg czynności realizowanych w ramach kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>	<p>ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;</p>	
<p>Zwolnienia i specjalne procedury stosowane w kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym</p>	2	<p>1) wymienić przepisy dotyczące zwolnień z kontroli bezpieczeństwa i stosowania specjalnych procedur w przewozie transportem lotniczym osób i w bagażu,</p> <p>2) opisać czynności operatora kontroli w przypadku zwolnienia i prowadzenia specjalnej procedury kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>	<p>wskazać sytuacje zastosowania zwolnień i specjalnych procedur w zakresie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>	<p>pierwszy semestr klasa V</p>
<p>Punkt kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego</p>	2	<p>1) opisać organizację pracy w punkcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego,</p> <p>2) wymienić wyposażenie punktu kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży portu lotniczego,</p> <p>3) wymienić zadania operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;</p>	<p>określić miejsce punktu kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w systemie ochrony portu lotniczego;</p>	<p>pierwszy semestr klasa V</p>

Dział praktyczny

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Wymogi formalne uzyskania uprawnień operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	1	<ol style="list-style-type: none"> 1) wskazać prawne podstawy ubiegania się o uzyskanie uprawnień operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 2) wymienić warunki uzyskiwania certyfikatu operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym; 	zaprezentować własną ścieżkę rozwoju w grupie pracowników kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym;	pierwszy semestr klasa V
Poznanie urządzeń wykorzystywanych do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	2	<ol style="list-style-type: none"> 1) omówić funkcje urządzeń do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym, 2) wskazać możliwości i ograniczenia urządzeń do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym; 	dokonać oceny skuteczności urządzeń wykorzystywanych do kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym;	pierwszy semestr klasa V
Analiza przedmiotów codziennego użytku, przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz	2	pokazać na obrazach rentgenowskich elementy budowy przedmiotów codziennego użytku, przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym	wyszukiwać, na podstawie obrazów rentgenowskich, przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;	pierwszy semestr klasa V

transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu na podstawie obrazów rentgenowskich		podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;		
Rozwijanie umiejętności w wykonywaniu obowiązków operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym	4	wykonać podstawowe obowiązki operatora na punkcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym.	dokonywać samokontroli i korygowania własnych błędów podczas wykonywania obowiązków operatora na punkcie kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym.	pierwszy semestr klasa V

PROCEDURY OSIĄGANIA CELÓW KSZTAŁCENIA PRZEDMIOTU NAUCZANIA

Zdobywanie wymaganej wiedzy, umiejętności praktycznych oraz kompetencji społecznych w ramach programu nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* – powinno odbywać się dwutorowo w trakcie zajęć prowadzonych w szkole albo w szkole i ośrodku szkolenia podmiotu posiadającego zatwierdzony przez Prezesa ULC program szkolenia oraz poprzez samodzielne doskonalenie się oparte na innych źródłach. Dla ułatwienia uczniom przyswajania i utrwalania przekazywanych treści w ramach DUZ zostały one pogrupowane w przedmioty nauczania.

O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

Metody nauczania

Do prowadzenia zajęć zaleca się stosowanie następujących metod nauczania:

- podające – wykład informacyjny, w czasie którego wiedza jest bezpośrednio przekazywana przez prowadzącego zajęcia w postaci gotowej do zapamiętania przez uczniów;
- problemowe – aktywizujące, tj. metoda przypadków, metoda sytuacyjna, gry dydaktyczne symulacyjne i dyskusja dydaktyczna. W procesie nauczania szczególnie zaleca się stosowanie metody przypadków, umożliwiającej kształtowanie umiejętności analizy zaistniałych sytuacji, podejmowania decyzji i korzystania z różnych źródeł informacji;
- praktyczna – ćwiczenie przedmiotowe, metoda projektów, metoda tekstu przewodniego i zajęcia stanowiskowe, w czasie których uczniowie uzyskują wymagane umiejętności praktyczne.

Realizacja programu nauczania DUZ w sytuacji zagrożenia epidemicznego

W przypadku utrzymania się zagrożenia epidemicznego dopuszcza się możliwość realizacji programu nauczania DUZ (w określonym obszarze) z wykorzystaniem metod i technik kształcenia na odległość.

Dobór środków wspierających nauczanie jest uzależniony od decyzji dyrekcji szkoły – mogą to być np.: lekcje on-line, komunikacja poprzez pocztę elektroniczną, programy do telekonferencji, zamieszczanie informacji i materiałów edukacyjnych na wskazanych platformach dedykowanych.

Rekomenduje się zajęcia z przedmiotów: „Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń”, „Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego” i „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagażu w porcie lotniczym” – Dział teoretyczny prowadzić w trybie zdalnym. Natomiast zajęcia z przedmiotu „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagażu w porcie lotniczym” – Dział praktyczny w trybie stacjonarnym z zachowaniem reżimu sanitarnego.

Środki dydaktyczne

W trakcie prowadzenia zajęć zaleca się wykorzystanie następujących środków dydaktycznych:

- proste: słowne (podręczniki, czasopisma branżowe) i wzrokowe (tablice poglądowe, schematy, rysunki techniczne, materiały fotograficzne i filmowe);

- złożone: mechaniczne środki wzrokowe (projektory multimedialne) i środki słuchowo-wzrokowe (telewizory, komputery) oraz urządzenia treningowe.

Obudowa dydaktyczna zajęć

Zaleca się, aby obudowa dydaktyczna zajęć zawierała w odniesieniu do:

- prowadzącego zajęcia: scenariusze zajęć, narzędzia diagnozujące osiągnięcia edukacyjne uczniów, literaturę przedmiotową i popularnonaukową oraz tematyczne strony internetowe i multimedia, a także materiały szkoleniowe (demonstracyjne);
- uczniów: podręczniki, literaturę uzupełniającą oraz tematyczne strony internetowe i multimedia.

Warunki realizacji przedmiotu nauczania

Zajęcia powinny być prowadzone w salach lekcyjnych zapewniających uczniom bezpieczeństwo i możliwość komfortowego przyswajania i utrwalania wiedzy oraz nabywania umiejętności. Ich wielkość i układ mogą być zróżnicowane w zależności od metody nauczania. Sale lekcyjne powinny być wyposażone zgodnie z zaplanowanym do wykorzystania w trakcie zajęć sprzętem i urządzeniami.

Formy sprawdzenia osiągnięć edukacyjnych uczniów

W zakresie warunków i sposobu oceniania uczniów przyjęto wytyczne Ministerstwa Edukacji Narodowej¹⁷, które zostały dodatkowo uszczegółowione na potrzeby realizacji programu nauczania DUZ.

W celu stymulowania rozwoju i motywacji w osiąganiu wymagań programu nauczania DUZ wskazane jest monitorowanie pracy uczniów oraz przekazywanie uczniom informacji o osiągnięciach edukacyjnych. W sprawdzeniu osiągnięć edukacyjnych powinno się uwzględniać następujące obszary aktywności uczniów: ogólną znajomość teoretycznych aspektów przedmiotów nauczania, umiejętność zastosowania posiadanej wiedzy oraz postawy podczas przygotowania do zajęć i uczestnictwa w nich.

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Edukacji Narodowej z dnia 10 czerwca 2015 r. w sprawie szczegółowych warunków i sposobu oceniania, klasyfikowania i promowania uczniów i słuchaczy w szkołach publicznych, (Dz. U. z 2015 r. poz. 843 z późn. zm.).

W stosunku do przedmiotów: „Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń”, „Świadomość ochrony portu lotniczego” i „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym” – Dział teoretyczny, sprawdzenie osiągnięć edukacyjnych uczniów powinno się odbywać w formie:

- odpowiedzi ustnej;
- sprawdzianu.

Rekomenduje się, aby sprawdzian składał się z części opisowej i testowej. Część opisowa powinna dotyczyć przedmiotu „Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń”, natomiast część testowa przedmiotów: „Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego” i „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym” – Dział teoretyczny. Ocenie z przedmiotów: „Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń” i „Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego” należy przypisać odpowiednio 20 i 30%, zaś z przedmiotu „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym” – Dział teoretyczny – 50% oceny ze sprawdzianu.

W stosunku do przedmiotu „Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym” – Dział praktyczny nie zaleca się sprawdzenia osiągnięć edukacyjnych uczniów. Proponuje się natomiast, na podstawie obserwacji uczniów podczas zajęć stanowiskowych, poinformowanie ich o stopniu opanowania podstawowych czynności wykonywanych na stanowisku operatora kontroli bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym oraz predyspozycjach do wykonywania zawodu operatora kontroli bezpieczeństwa.

Ocena z dodatkowych umiejętności zawodowych powinna być średnią ważoną ocen z odpowiedzi ustnych i sprawdzianu. Ocenie ze sprawdzianu należy przypisać możliwie maksymalną wagę stosownie do założeń przyjętych w wewnątrzszkolnym systemie oceniania. Informacja o stopniu z dodatkowych umiejętności zawodowych powinna znaleźć się na świadectwie ukończenia szkoły.

7. Wykaz niezbędnej literatury¹⁸

PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ

1. Aronson E., *Człowiek istota społeczna*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2009.
2. Bąbel P., Ostaszewski P. (red.), *Współczesna psychologia behawioralna. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.
3. Brown R., *Procesy grupowe. Dynamika wewnątrzgrupowa i międzygrupowa*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2006.
4. Cialdini R.B., *Wywieranie wpływu na ludzi. Teoria i praktyka*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2013.
5. Gasparski P., *Psychologiczne wyznaczniki gotowości do zapobiegania zagrożeniom*, Wydawnictwo Instytutu Psychologii PAN, Warszawa 2003.
6. Gerring R.J., Zimbardo P.G., *Psychologia i życie*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2020.
7. Koziński J., *Koncepcje psychologiczne człowieka*, Wydawnictwo Akademickie Żak, Warszawa 2000.
8. Loranty K. (red.), *Psychospołeczne uwarunkowania jednostek i grup społecznych w sytuacjach zagrożeń. Wybrane problemy*, Wydawnictwo Akademii Obrony Narodowej, Warszawa 2012.
9. Popiołek K., Bańka A., Balawajder K. (red.), *Człowiek w sytuacjach zagrożenia. Kryzysy, katastrofy, kataklizmy*, Wydawca Stowarzyszenie Psychologia i Architektura, Poznań-Katowice 2012.
10. Popiołek K., Bańka A., Balawajder K. (red.), *Społeczna Psychologia Stosowana, człowiek w obliczu kryzysów, katastrof i kataklizmów*, Poznań 2012.
11. Smuniewski C., Kobryński R., *Europa w dobie przemian. O wielokulturowości i bezpieczeństwie*, Oficyna Wydawniczo-Poligraficzna „Adam”, Warszawa 2016.
12. Strelau J., Doliński D. (red.), *Psychologia Akademicka. Podręcznik*, Gdańskie Towarzystwo Psychologiczne, Gdańsk 2018.

¹⁸ Należy traktować wskazany wykaz literatury, jako niezbędne minimum w procesie kształcenia przedmiotowego. Zaleca się cykliczną aktualizację wykazu, tak by pozostawała zgodna z wdrażanymi zmianami w zakresie europejskich i krajowych aktów prawnych, które regulują wskazany obszar nauczania oraz tak, żeby możliwe było dodawanie lektur nowych na rynku wydawniczym.

13. Tomaszewski T., *Główne idee współczesnej psychologii*, Wydawnictwo Akademickie Żak, Warszawa 1998.
14. Wojciszke B., *Człowiek wśród ludzi. Zarys psychologii społecznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2009.
15. Wosińska W., *Psychologia życia społecznego*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2019.
16. Wren K., *Wpływ społeczny*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2005.
17. Zaleśkiewicz T., *Przyjemność czy konieczność. Psychologia spostrzegania i podejmowania ryzyka*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2005.

ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM

1. Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2016.
2. *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – *Konwencja chicagowska*, (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 z póź. zm.).
3. *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., (Dz. U. z 1972 r. poz. 181).
4. *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., (Dz. U. z 1976 r. poz. 37).
5. *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., (Dz. U. z 1971 r. poz. 147).
6. Kwasiborska A. (red.), *Bezpieczeństwo transportu lotniczego*, Oficyna Wydawnicza Aspra, Warszawa 2016.
7. Łuczak K. (red.), *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego w Katowicach, Katowice 2016.
8. Materak A. Strumiłło P., *Wstęp do komputerowej analizy obrazów*, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, Łódź 2009.
9. Materiały dostępne na stronie internetowej: <https://eur-lex.europa.eu/>

10. Materiały dostępne na stronie internetowej: <https://isap.sejm.gov.pl/>
11. Materiały dostępne na stronie internetowej: <https://legalis.pl/>
12. Materiały dostępne na stronie internetowej: <https://www.lex.pl/>
13. Materiały dostępne na stronie internetowej: <https://www.lexlege.pl/akty-prawne/>
14. Materiały dostępne na stronie internetowej: <https://www.ulc.gov.pl/pl/publikacje/przepisy>
15. *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) nr 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady, (Dz. Urz. UE. L 91/7 z 4.2009, wersja ujednolicona z 21.03.2013 r.).*
16. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, (Dz. U. z 2021 r. poz. 17).*
17. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony, (Dz. U. z 2017 r. poz. 1683).*
18. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 18 grudnia 2013 r. w sprawie wymagań w zakresie szkoleń i kursów potwierdzających przygotowanie teoretyczne i praktyczne w zakresie wyszkolenia strzeleckiego, samoobrony, technik interwencyjnych oraz znajomości przepisów prawa związanych z wykonywaniem ochrony osób i mienia, (Dz. U. z 2013 r. poz. 1688).*
19. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 września 2013 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego, (Dz. U. z 2016 r. poz. 1852).*
20. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 15 marca 2013 r. w sprawie szczegółowych wymagań dotyczących programów ochrony w lotnictwie cywilnym, (Dz. U. z 2018 r. poz. 485).*
21. *Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, (Dz. U. z 2012 r. poz. 1023).*

-
22. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002*, (Dz. Urz. UE. L 97/72 z 9.4.2008, wersja ujednolicona z 1.02.2010 r.).
 23. *Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego*, (Dz. Urz. UE. L 2999/1 z 14.11.2015, wersja ujednolicona z 2.07.2020 r.).
 24. *Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1998 w odniesieniu do wyjaśnienia, harmonizacji i uproszczenia, a także wzmocnienia niektórych szczególnych środków ochrony lotnictwa*, (Dz. Urz. UE. L 21/13 z 24.01.2019, wersja ujednolicona z 2.07.2020 r.).
 25. Siadkowski A.K., *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza 2015.
 26. Tadeusiewicz R., Korohoda P., *Komputerowa analiza i przetwarzanie obrazów*, Wydawnictwo Fundacji Postępu Telekomunikacji, Kraków 1997.
 27. *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*, (Dz. U. 2020 r. poz. 838).
 28. *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*, (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 z późn. zm.).
 29. Załącznik 17 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, Wydanie dziesiąte, kwiecień 2017, (Dz. Urz. ULC z 2017 r. poz. 533).

8. Ewaluacja programu nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Ewaluacja programu nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: obsługa systemów kontroli bezpieczeństwa osób oraz bagaży* powinna bazować na:

- badaniach wyników nauczania;
- samoocenie realizowanej przez prowadzącego zajęcia;
- opinii osób trzecich, w tym: dyrektora szkoły, wizytatora, doradcy metodycznego, innych prowadzących zajęcia.

W ramach ewaluacji programu nauczania DUZ wskazane jest określenie i przeanalizowanie:

- treści i umiejętności, które uczniowie opanowują bez problemów;
- treści i umiejętności, których opanowanie sprawia uczniom trudności;
- metod nauczania;
- środków dydaktycznych;
- obudowy dydaktycznej zajęć;
- wyników osiągnięć edukacyjnych uczniów.

Zaleca się, aby ewaluacji programu nauczania DUZ dokonał powołany przez dyrektora szkoły zespół. Wynik pracy zespołu powinien być zamieszczony w protokole.

PROTOKÓŁ Z PRAC ZESPOŁU DS. EWALUACJI PROGRAMU NAUCZANIA

1. Spostrzeżenia.
2. Wnioski.
3. Rekomendacje.

Podpisy członków zespołu

Do monitorowania procesu nauczania DUZ mogą być wykorzystywane:

- arkusze obserwacji zajęć (w ramach nadzoru pedagogicznego);
- notatki własne prowadzącego zajęcia;

-
- karty/arkusze samooceny uczniów (w ramach metodycznego przygotowania prowadzącego zajęcia);
 - obserwacje (kompleksowe lub nastawione na wybrane elementy procesu).

SPRAWDZENIE OSIĄGNIĘĆ EDUKACYJNYCH UCZNIÓW

Przykładowy sprawdzian weryfikujący osiągnięcia edukacyjne uczniów w ramach programu nauczania DUZ.

SPRAWDZIAN

Imię i nazwisko ucznia:

Data wypełnienia:

Czas: 90 minut.

Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń

Pytanie 1.

Jakie są główne założenia koncepcji behawioralnej i kto jest jej przedstawicielem?

Odpowiedź:

Pytanie 2.

Na czym polega wpływ osobowości poszukiwacza wrażeń na percepcję zagrożeń?

Odpowiedź:

Pytanie 3.

Wyjaśnij zjawisko złudzenia i deformacji w postrzeganiu obiektów fizycznych?

Odpowiedź:

Pytanie 4.

Na czym polega panika i jakie są możliwości jej zapobiegania?

Odpowiedź:

Pytanie 5.

Po czym można poznać, że dane zachowanie jest agresją?

Odpowiedź:

Pytanie 6.

Na czym polega kontrola i prewencja zachowań agresywnych?

Odpowiedź:

Pytanie 7.

Na czym polega specyfika zachowań terrorystycznych?

Odpowiedź:

Pytanie 8.

Wymień i opisz techniki manipulacji społecznych.

Odpowiedź:

Pytanie 9.

Na czym polega uległość i jakie są metody jej uzyskiwania?

Odpowiedź:

Pytanie 10.

Czym jest wsparcie społeczne i na czym polega jego mobilizacja?

Odpowiedź:

Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego

Proszę wstawić X przy właściwej odpowiedzi. Poniższy test jest testem jednokrotnego wyboru (tylko jedna odpowiedź jest właściwa).

1. Terroryzm to metoda walki politycznej polegająca na stosowaniu gróźb i siły w celu osiągnięcia zaplanowanego celu.

a	falsz	
b	prawda	

2. Zgodnie z treścią Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/103 z dnia 23 stycznia 2019 r. pojęcie radykalizacji oznacza:

a	zjawisko przyjmowania postaw ekstremistycznych przez ludzi przyswajających sobie opinie, poglądy i idee, które mogą prowadzić do terroryzmu	
b	proces rosnącej polaryzacji społeczeństwa w odniesieniu do rosnących różnic w poziomie życia i dostępie do usług	
c	proces zmian prawa mających na celu ujednoczenie wspólnej interpretacji przepisów prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego	

3. Załącznik 17 do Konwencji Chicagowskiej definiuje akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jako:

a	bezprawny akt lub próba dokonania aktu mającego na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo	
b	rażące naruszenie przez państwo autonomii i swobody przedsiębiorstwa lotniczego do prowadzenia działalności gospodarczej	
c	ingerencję w systemy pokładowe statku powietrznego mające wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych	

4. Wskaż istotę zamachów terrorystycznych dokonanych 11 września 2001 r. w Nowym Jorku i Waszyngtonie.

a	podłożenie bomb paliwowo-powietrznych w samolotach i portach lotniczych	
b	ostrzelanie i zniszczenie przy użyciu przenośnych zestawów raketowych startujących z lotnisk samolotów Delta Airlines i American Airlines	
c	użycie przez fanatyków islamskich samolotów pasażerskich do zniszczenia budynków World Trade Center i Pentagonu	

5. Podstawę prawną ustanowienia Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego stanowią:

a	zapisy ustawy <i>Prawo lotnicze</i>	
b	wytyczne Prezesa ULC	

c	decyzje ministra właściwego ds. wewnętrznych	
---	--	--

6. Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. dotyczy:

a	kryminalizacji aktu wprowadzenia statku powietrznego	
b	ustanowienia szczegółowych środków w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego	
c	praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą	

7. Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. w szkoleniu świadomości ochrony lotnictwa podlegają osoby:

a	biorące udział w przewozie lotniczym pasażerów i bagaży	
b	wymagające dostępu bez eskorty do stref zastrzeżonych lotniska	
c	mające dostęp bez eskorty do zaopatrzenia pokładowego statku powietrznego	
d	mające dostęp bez eskorty do zaopatrzenia portu lotniczego	

8. System ochrony lotnictwa cywilnego tworzą:

a	zapisy prawa i regulacje	
b	ochrona fizyczna i techniczna portów lotniczych	
c	kontrola dostępu do strefy zastrzeżonej	
d	kontrola bezpieczeństwa pasażerów i bagaży	
e	rozpoznanie i profilowanie zachowań	
f	wszystkie odpowiedzi są prawdziwe	

9. Zadania związane z kontrolą bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym wykonywane są przez zarządzających lotniskami pod nadzorem:

a	Prezesa ULC, który w tym zakresie współdziała ze Strażą Graniczną	
b	Komendanta Głównego Straży Granicznej, który w tym zakresie współdziała z Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Strażą Ochrony Lotniska	
c	ministra właściwego ds. wewnętrznych	

10. Władza lotnicza w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych oraz centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach lotnictwa to:

a	minister właściwy ds. transportu	
b	Prezes ULC	
c	Prezes Rady Ministrów	

11. Podstawowym i najwyżej usytuowanym w hierarchii aktów prawnych RP dokumentem regulującym stosunki prawne z zakresu lotnictwa cywilnego jest:

a	Krajowy Program Kontroli Jakości	
b	Krajowy Program Szkolenia	
c	Ustawa Prawo lotnicze	
d	Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego	

12. Program ochrony (lotnisk, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarejestrowanego agenta oraz innych podmiotów prowadzących działalność lotniczą) zatwierdza:

a	Prezes ULC	
b	Prezes Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”	
c	Minister właściwy ds. transportu	
d	Komendant Główny Straży Granicznej	

13. Zarządzający lotniskiem wydaje instrukcję przepustkową, w której określa:

a	sposób postępowania w przypadku naruszenia postanowień instrukcji	
---	---	--

b	tryb przyznawania karty identyfikacyjnej portu lotniczego lub przepustki dla pojazdu na wjazd	
c	rodzaje kart identyfikacyjnych portu lotniczego	
d	wszystkie odpowiedzi są prawdziwe	

14. Jak często zarządzający lotniskiem organizuje ćwiczenie w celu oceny stopnia przygotowania służb do reagowania na akt bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym?

a	raz na dwa lata	
b	co najmniej raz na kwartał	
c	raz w roku	
d	raz w miesiącu	

15. Zgodnie z zapisami Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego do służb ochrony portu lotniczego nie zalicza się:

a	Policji	
b	Straży Pożarnej	
c	Straży Granicznej	
d	Straży Ochrony Lotniska	
e	Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego	

Kontrola bezpieczeństwa osób i bagażu w porcie lotniczym – Dział teoretyczny

Proszę wstawić X przy właściwej odpowiedzi. Poniższy test jest testem jednokrotnego wyboru (tylko jedna odpowiedź jest właściwa).

1. Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) NR 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. pojęcie „przedmioty zabronione” zostało zdefiniowane jako:

a	broń, materiały wybuchowe albo inne niebezpieczne urządzenia przedmioty lub substancje, które mogą być użyte do popełnienia aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym	
b	przedmioty wykonane ze skóry węża, krokodyla, wilka, niedźwiedzia i innych dzikich zwierząt	
c	antyki i dzieła sztuki oraz biżuteria o znacznej wartości	

2. Zabronione w przewozie lotniczym ze sobą i w bagażu kategorie przedmiotów są literalnie wymienione i udostępnione do publicznej wiadomości w:

a	Rozporządzeniu Wykonawczym Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r.	
b	Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r.	
c	wydawanym corocznie obwieszczeniu Prezesa ULC	

3. Dodatek 1-A do Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. dotyczy:

a	inspekcji tych części wnętrza statku powietrznego, do których mogli mieć dostęp pasażerowie	
b	wykazu przedmiotów zabronionych dla osób niebędących pasażerami	
c	zasad korzystania z systemów bezpieczeństwa na statku powietrznym	

4. W przypadku, gdy operator kontroli bezpieczeństwa nie może jednoznacznie stwierdzić, czy osoba ma ze sobą przedmioty zabronione wówczas powinien:

a	zastosować zasadę domniemania niewinności i przepuścić osobę do strefy zastrzeżonej bez wykonania jakichkolwiek dodatkowych czynności, tak aby nie wstrzymywać procesu kontroli bezpieczeństwa	
b	wezwać przełożonego	

c	poddać osobę powtórnej kontroli bezpieczeństwa, dopóki nie uzna, że wymogi kontroli zostały spełnione	
---	---	--

5. Zgodnie z obowiązującymi przepisami operator kontroli bezpieczeństwa nie może jednorazowo wykonywać zadań przy wykorzystaniu urządzenia RTG dłużej niż:

a	20 minut, po czym na 10 minut musi wykonywać inne zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa	
b	60 minut, po czym na 30 minut musi wykonywać inne zadania w zakresie kontroli bezpieczeństwa	
c	2 godziny, z przerwą na 60 minutowy wypoczynek w pomieszczeniu socjalnym	

6. Zgodnie z obowiązującymi standardami minimalna obsada punktu kontroli bezpieczeństwa powinna składać się z:

a	trzech operatorów kontroli bezpieczeństwa	
b	dwóch operatorów kontroli bezpieczeństwa	
c	wszystkie odpowiedzi są fałszywe	

7. Przygotowanie przez operatora kontroli bezpieczeństwa osoby do kontroli bezpieczeństwa obejmuje:

a	przekazanie osobie informacji o zakazie wnoszenia określonych kategorii przedmiotów i substancji	
b	poinformowanie osobę o podstawowych zasadach prowadzonej kontroli w tym: o obowiązku zdjęcia odzieży wierzchniej, wyjęcia do osobnej kontroli urządzeń elektronicznych, zdjęcia obuwia, jeśli to konieczne itp.	
c	wszystkie odpowiedzi są prawdziwe	

8. W przypadku wątpliwości, co do zawartości prześwietlanego za pomocą technicznych urządzeń bagażu, dodatkowa kontrola manualna bagażu:

a	powinna być przeprowadzona przez tego samego operatora kontroli bezpieczeństwa, który dokonywał uprzednio kontroli bagażu za pomocą środków technicznych	
b	może być przeprowadzona przez innego operatora kontroli bezpieczeństwa obecnego w punkcie kontroli bezpieczeństwa, w miejscu wyposażonym w dodatkową stację analiz	
c	odpowiedzi a i b są prawdziwe	
d	odpowiedzi a i b są fałszywe	

9. Przepisy dotyczące zwolnień z kontroli bezpieczeństwa osób i bagażu określone są w:

a	Decyzji Wykonawczej Komisji C(2015)/8005	
b	Wytocznych Prezesa ULC	
c	Programie ochrony portu lotniczego	

10. Właściwy organ może pozwolić na zwolnienie z kontroli bezpieczeństwa osób niebędących pasażerami lub na poddanie ich specjalnym procedurom kontroli bezpieczeństwa pod warunkiem, że osoby te są eskortowane przez osobę do tego upoważnioną.

a	prawda	
b	fałsz	

11. Kontrola bezpieczeństwa osób i bagażu w porcie lotniczym oznacza:

a	pomiar temperatury osób wchodzących do portu lotniczego	
b	stosowanie technicznych albo innych środków w celu identyfikacji lub wykrywania przedmiotów zabronionych	
c	sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem w międzynarodowej i krajowej komunikacji lotniczej	

12. Kontrola bezpieczeństwa bagażu kabinowego wykonywana jest przy wykorzystaniu metody:

a	kontroli manualnej lub kontroli za pomocą urządzenia rentgenowskiego lub systemów wykrywania materiałów wybuchowych	
b	kontroli manualnej	
c	kontroli przy zastosowaniu bramki magnetycznej do wykrywania metali	

13. Przedstawione poniżej urządzenie to:



Źródło: <https://www.rfog.pl>

a	urządzenie do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD)	
b	bramka do wykrywania metali (WTMD)	
c	urządzenie RTG	

14. Przedstawione poniżej urządzenie to:

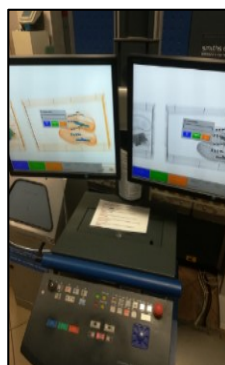


Autor: Mateusz Władziński

a	urządzenie RTG	
b	urządzenie do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD)	

c	urządzenia do pobierania odcisków palców	
---	--	--

15. Przedstawione poniżej urządzenie to:



Autor: Mateusz Władziński

a	urządzenie RTG	
b	urządzenie do wykrywania śladowych ilości materiałów wybuchowych (ETD)	
c	bramka do wykrywania metali (WTMD)	

Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń	
Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego	
Kontrola bezpieczeństwa osób i bagaży w porcie lotniczym – Dział teoretyczny	
Ocena ze sprawdzianu (20%+30%+50%)	

Podpis
odpowiedzialnego za
DUZ

9. Załącznik – przykładowe scenariusze zajęć

SCENARIUSZ ZAJĘĆ NR 1

Przedmiot: PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ

Temat zajęć: Posłuszeństwo i uległość.

Czas zajęć: 2x45 minut.

Warunki realizacji: w zajęciach bierze udział cała klasa bez podziału na grupy.

Metody nauczania: wykład informacyjny.

Cele ogólne:

- zapoznanie uczniów z pojęciami: posłuszeństwo, uległość i uległość;
- zapoznanie uczniów z podstawowymi badaniami psychologicznymi prowadzonymi nad uległością i posłuszeństwem;
- zapoznanie uczniów ze skutkami posłuszeństwa i uległości w życiu codziennym i w pracy w lotnictwie.

Efekty kształcenia.

Uczeń:

- ma podstawową wiedzę dotyczącą działu psychologii społecznej związanej z badaniami nad posłuszeństwem i uległością;
- rozumie eksperymenty psychologiczne prowadzone nad posłuszeństwem i uległością;
- zna negatywne i pozytywne skutki zachowania posłusznego i uległego w życiu osobistym i zawodowym.

Kryteria weryfikacji.

Uczeń:

- objaśnia pojęcia: posłuszeństwo i uległość;
- określa uległość jako formę posłuszeństwa;
- podaje źródła posłuszeństwa i uległości;
- wskazuje skutki zarówno pozytywne jak i negatywne posłuszeństwa i uległości w życiu osobistym i pracy zawodowej w lotnictwie.

Środki dydaktyczne:

- komputer z dostępem do Internetu;
- projektor multimedialny;
- podręczniki.

Przebieg zajęć:

1. Część organizacyjna: sprawdzenie listy obecności uczniów.
2. Część wprowadzająca: podanie tematu zajęć, celu, zagadnień i wykazu literatury.
3. Część właściwa: prezentacja wykładu w kolejności zagadnień:
 - 1) Podstawowe pojęcia: posłuszeństwo i uległość.
 - 2) Posłuszeństwo jako forma uległości.
 - 3) Przyczyny nadmiernego posłuszeństwa i uległości.
 - 4) Eksperymenty psychologiczne nad posłuszeństwem i uległością: eksperymenty Philipa Zimbardo i Stanley'a Milgrama.
 - 5) Pozytywne i negatywne skutki posłuszeństwa i uległości w lotnictwie – studium przypadków.
4. Część podsumowująca: rekapitulacja zajęć i przekazanie wytycznych do kolejnych zajęć.

Literatura:

1. Bąbel P., Ostaszewski P. (red.), *Współczesna psychologia behawioralna. Wybrane zagadnienia*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jagiellońskiego, Kraków 2008.
2. Brown R., *Procesy grupowe. Dynamika wewnątrzgrupowa i międzygrupowa*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2006.
3. Cialdini R.B., *Wywieranie wpływu na ludzi. Teoria i praktyka*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2013.
4. Wojciszke B., *Człowiek wśród ludzi. Zarys psychologii społecznej*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa 2009.
5. Wren K., *Wpływ społeczny*, Gdańskie Wydawnictwo Psychologiczne, Gdańsk 2005.

SCENARIUSZ ZAJĘĆ NR 2

Przedmiot: ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Temat zajęć: Akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym – studium przypadku.

Czas zajęć: 2x45 minut.

Warunki realizacji: klasa podzielona na grupy – nie więcej niż 15 osób w grupie.

Metody nauczania: metoda przypadków.

Cele ogólne:

- zapoznanie uczniów z pojęciem: akt bezprawnej ingerencji, skyjacking i hijacking, terroryzm powietrzny, terroryzm lotniczy, porwanie polityczne, piractwo powietrzne;
- zapoznanie uczniów z przykładami aktów bezprawnej ingerencji: terrorystycznymi i nieterrorystycznymi.

Efekty kształcenia:

Uczeń:

- ma podstawową wiedzę dotyczącą aktu bezprawnej ingerencji;
- rozumie różnice występujące pomiędzy aktami bezprawnej ingerencji terrorystycznymi i nieterrorystycznymi;
- zna przykłady aktów bezprawnej ingerencji i dokonuje ich analizy.

Kryteria weryfikacji:

Uczeń:

- definiuje: akt bezprawnej ingerencji, hijacking, skyjacking, terroryzm powietrzny, terroryzm lotniczy, porwanie polityczne, piractwo powietrzne;
- klasyfikuje akty bezprawnej ingerencji;
- odróżnia akt bezprawnej ingerencji terrorystyczny i nieterrorystyczny;
- wymienia akty bezprawnej ingerencji, do których doszło w przeszłości w lotnictwie.

Środki dydaktyczne:

- komputer z dostępem do Internetu;
- projektor multimedialny;
- podręczniki.

Przebieg zajęć:

1. Część organizacyjna: sprawdzenie listy obecności uczniów.
2. Część wprowadzająca: podanie tematu zajęć, celu, zagadnień i wykazu literatury.
3. Część właściwa: prezentacje przygotowane przez uczniów w kolejności zagadnień:
 - 1) Akty bezprawnej ingerencji: terrorystyczne i nieterrorystyczne w przepisach prawa.
 - 2) Istota terroryzmu powietrznego i lotniczego, hijackingu i skyjackingu, porwania politycznego i piractwa powietrznego – podanie przykładów.
 - 3) Studium przypadku nieterrorystycznego aktu bezprawnej ingerencji: próba porwania z przyczyn politycznych, sprawca – Rudolf Olma, 26 sierpnia 1970 r.
 - 4) Studium przypadku terrorystycznego aktu bezprawnej ingerencji:
 - a) symultaniczne porwanie czterech samolotów lecących do USA przez organizację terrorystyczną Ludowy Front Wyzwolenia Palestyny 6 września 1970 r.;
 - b) zamach nad Lockerbie 21 grudnia 1987 r.;
 - c) atak na lotnisko Zaventem w Brukseli 12 marca 2016 r.
4. Część podsumowująca: rekapitulacja zajęć i przekazanie wytycznych do kolejnych zajęć.

Literatura:

1. Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2016.
2. *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – *Konwencja chicagowska*, (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 z póź. zm.).
3. *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., (Dz. U. z 1972 r. poz. 181).
4. *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., (Dz. U. z 1976 r. poz. 37).
5. *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., (Dz. U. z 1971 r. poz. 147).

SCENARIUSZ ZAJĘĆ NR 3

Przedmiot: KONTROLA BEZPIECZEŃSTWA OSÓB I BAGAŻY W PORCIE LOTNICZYM

Temat zajęć: Przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu .

Czas zajęć: 2x45 minut.

Warunki realizacji: w zajęciach bierze udział cała klasa bez podziału na grupy.

Metody nauczania: wykład informacyjny.

Cele ogólne:

- zapoznanie uczniów z kategoriami przedmiotów zabronionych w przewozie transportem lotniczym dla pasażerów i w bagażu;
- zapoznanie uczniów z kategoriami przedmiotów, które podlegają ograniczeniom w przewozie transportem lotniczym dla pasażerów i w bagażu;
- zapoznanie uczniów z konsekwencjami przewozu przedmiotów zabronionych oraz podlegających ograniczeniom w transporcie lotniczym dla pasażerów i w bagażu.

Efekty kształcenia:

Uczeń:

- zna podstawowe powody zabraniające przewozu oraz nakładające ograniczenia w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu;
- zna kategorie przedmiotów zabronionych oraz przedmiotów, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;
- rozumie konsekwencje dla osób przewożących ze sobą lub w bagażu przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom.

Kryteria weryfikacji:

Uczeń:

- wskazuje przyczyny zakazu przewozu oraz ograniczeń w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu;
- wymienia przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom dla pasażerów i w bagażu;
- opisuje konsekwencje dla osób przewożących ze sobą lub w bagażu przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom.

Środki dydaktyczne:

- komputer z dostępem do Internetu;
- projektor multimedialny;
- podręczniki i tablice poglądowe.

Przebieg zajęć:

1. Część organizacyjna: sprawdzenie listy obecności uczniów.
2. Część wprowadzająca: podanie tematu zajęć, celu, zagadnień i wykazu literatury.
3. Część właściwa: prezentacja wykładu w kolejności zagadnień:
 - 1) Istota wprowadzenia zakazu przewozu oraz ograniczeń w przewozie transportem lotniczym określonych przedmiotów dla pasażerów i w bagażu.
 - 2) Kategorie przedmiotów zabronionych w przewozie transportem lotniczym ze sobą i w bagażu.
 - 3) Kategorie przedmiotów podlegających ograniczeniom w przewozie transportem lotniczym ze sobą i w bagażu.
 - 4) Konsekwencje dla osób przewożących ze sobą lub w bagażu przedmioty zabronione oraz przedmioty, których przewóz transportem lotniczym podlega ograniczeniom.
4. Część podsumowująca: Część podsumowująca: rekapitulacja zajęć i przekazanie wytycznych do kolejnych zajęć.

Literatura:

1. Bujnowski M., *Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego. Aspekty współpracy międzynarodowej*, Wydawnictwo Scholar, Warszawa 2016.
2. *Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – *Konwencja chicagowska*, (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 z póź. zm.).

-
3. *Konwencja o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi*, sporządzona w Hadze dnia 16 grudnia 1970 r., (Dz. U. z 1972 r. poz. 181).
 4. *Konwencja o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego*, sporządzona w Montrealu dnia 23 września 1971 r., (Dz. U. z 1976 r. poz. 37).
 5. *Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych*, sporządzona w Tokio dnia 14 września 1963 r., (Dz. U. z 1971 r. poz. 147).