



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

Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu

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	12
2.1. Liczba godzin lekcyjnych	12
2.2. Wymagania kwalifikacyjne osób prowadzących zajęcia	13
2.3. Wyposażenie dydaktyczne	14
2.4. Wymagania wobec osób kształconych zgodnie z programem dodatkowej umiejętności nauczania	15
3. Cel kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej	16
4. Wykaz efektów kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej i kryteriów weryfikacji	18
5. Plan nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	26
6. Program nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	35
7. Wykaz niezbędnej literatury	51
8. Ewaluacja programu nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej	56
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 aktem 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 aktu 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
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

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 zagrazić 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 zagrazić 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 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 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, w tym za kontrolę dostępu⁹ oraz nadzór i patrole w budynkach portu lotniczego i terenach przyległych, odpowiada zarządzający lotniskiem¹⁰. Zadania bezpośrednio związane z kontrolą dostępu oraz nadzorem i patrolami w budynkach portu lotniczego i terenach przyległych realizowane są przez pracowników służby ochrony lotniska, którzy są odpowiednio wyszkoleni i posiadają wymagane uprawnienia zawodowe.

Osiągnięcie celów kształcenia niniejszego DUZ nie daje uprawnień do wykonywania kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli, lecz zapewnia wstępne przygotowywanie do udziału w odpowiednim szkoleniu organizowanym przez podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC.

TECHNIK LOTNISKOWYCH SŁUŻB OPERACYJ- NYCH	Brak formalnych uprawnień (wg przepisów krajowych i unijnych) do zatrudnienia, jako pracownik ochrony portu lotniczego
KURS KWALIFIKOWANEGO PRACOWNIKA OCHRONY	Kurs kwalifikowanego pracownika ochrony obejmuje: <ul style="list-style-type: none">– zagadnienia okołoprawne;– 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 Kontrola dostępu oznacza stosowanie środków, dzięki którym można zapobiec przedostaniu się nieupoważnionych osób lub nieupoważnionych pojazdów. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. ..., wyd. cyt.

¹⁰ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze ..., wyd. cyt., art. 186b ust. 4a.

	<p><i>oraz znajomości przepisów prawa związanych z wykonywaniem ochrony osób i mienia, (Dz. U. z 2013 r. poz. 1688).</i></p>
WPIS NA LISTĘ KWALIFIKOWANYCH PRACOWNIKÓW OCHRONY FIZYCZNEJ	<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 wykszolenia 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>STANDARDOWE SPRAWDZENIE PRZESZŁOŚCI Z WYNIKIEM POZYTYWNYM</p>	<p>Standardowe 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. <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. L21/19 z 24.01.2019), Załącznik, zmiana nr 26.</i></p>
<p>SPECJALISTYCZNE SZKOLENIE ZAWODOWE OSÓB STOSUJĄCYCH ŚRODKI KONTROLI W ZAKRESIE OCHRONY</p>	<p>Szkolenie osób przeprowadzających kontrolę dostępu oraz nadzór i patrole w porcie lotniczym ma na celu zdobycie przez te osoby wymienionych niżej kompetencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> – znajomość wymogów prawnych dotyczących kontroli dostępu, w tym zwolnień i specjalnych procedur ochrony; – znajomość systemów kontroli dostępu stosowanych w porcie lotniczym;

- znajomość zezwoleń, w tym kart identyfikacyjnych i przepustek samochodowych zapewniających dostęp do stref operacyjnych lotniska i umiejętność rozpoznawania tych zezwoleń;
- znajomość procedur patrolowania i zatrzymywania osób oraz okoliczności, w których należy zatrzymać osoby lub je zgłaszać;
- umiejętność odpowiedniego reagowania na przypadki wykrycia przedmiotów zabronionych;
- znajomość procedur reagowania w sytuacjach zagrożeń;
- umiejętności interpersonalne, w szczególności sposoby postępowania w przypadku różnic kulturowych i pasażerów potencjalnie uciążliwych.

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 299 z 14.11.2015), pkt 11.2.3.5.

Szkolenie przeprowadza podmiot posiadający zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC.

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.

Szkolenie kończy się egzaminem polegającym na sprawdzeniu wiedzy teoretycznej w formie pisemnej lub ustnej.

	<p><i>Tamże</i>, § 28 ust. 1.</p> <p>Egzamin przeprowadza instruktor.</p> <p><i>Tamże</i>, § 28 ust. 3.</p>
	<p>Zaświadczenie wydaje podmiot prowadzący szkolenie.</p> <p><i>Tamże</i>, § 33 ust. 2.</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)¹¹. 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. Zgod-

¹¹ *Zatrudnienie w lotnictwie ...*, wyd. cyt., s. 12.

nie z zapowiedzią Kancelarii Prezesa Rady Ministrów bezpośrednia obsługa CPK będzie wymagała utworzenia blisko 40 tys. miejsc pracy¹². 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 niewątpliwie otworzy się na nowe zatrudnienia. Zważając na to, że podjęcie pracy w branży lotniczej wymaga posiadania przez kandydata fachowego zestawu wiedzy i umiejętności 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.

¹² Informacja z 3 czerwca 2020 r opublikowana w serwisie społecznościowym Twitter Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.

2. Założenia organizacyjne dodatkowej umiejętności zawodowej

W przypadku zbieżności treści nauczanych w ramach DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – 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)¹³.

Minimalna liczba godzin lekcyjnych w ramach kształcenia zawodowego dla kwalifikacji TLO.02 wynosi 1270¹⁴. Łączna liczba godzin lekcyjnych przeznaczonych na kształcenie zawodowe w 5-letnim technikum stanowi 1680¹⁵. 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: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – zakłada łącznie 52 godziny lekcyjne zalecane do realizacji w

¹³ 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.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ 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.

drugim semestrze klasy IV i w pierwszym semestrze klasy V, przy tygodniowej liczbie godzin lekcyjnych – 4. W przypadku zajęć z przedmiotu „Monitoring wizyjny w porcie lotniczym” – Dział praktyczny zalecane jest realizować zajęcia w bloku 5 i 6-godzinnym.

2.2. Wymagania kwalifikacyjne osób prowadzących zajęcia

Zaleca się, aby prowadzący zajęcia w ramach DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu*, przede wszystkim w przedmiocie „Monitoring wizyjny w porcie lotniczym” – mieli kwalifikacje tożsame z kwalifikacjami wymaganymi dla instruktorów ochrony lotnictwa cywilnego zatwierdzonymi przez Prezesa ULC. W przypadku nieposiadania przez prowadzących zajęcia uprawnień instruktorских dopuszcza się prowadzenie zajęć przez osoby, które ukończyły szkolenie w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przeprowadzone 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	

Kwalifikacje/ doświadczenie	Wymagania	Uwagi
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 zobowiązani do ukończenia kursu pedagogicznego

Źródło: Opracowano na podstawie *Rozporządzenia Wykonawczego 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 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: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – 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 praktycznych (stanowiskowych) liczba uczniów w sali lekcyjnej nie powinna przekraczać 15 osób;
 - szkoleniowy sprzęt komputerowy¹⁶ wykorzystywany w czasie prowadzenia zajęć praktycznych (stanowiskowych) 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: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – 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: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* 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.

¹⁶ Urządzenia ośrodka szkolenia podmiotu posiadającego zatwierdzony program szkolenia przez Prezesa ULC wykorzystywane do szkolenia osób, niebędących uczestnikami kursu operatorów kontroli bezpieczeństwa.

3. Cel kształcenia dodatkowej umiejętności zawodowej

Celem kształcenia DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – jest:

- uzyskanie podstawowej wiedzy w zakresie organizacji i prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym;
- zdobycie podstawowych umiejętności wykonywania obowiązków operatora monitoringu wizyjnego 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 monitoringu wizyjnym w porcie lotniczym oraz praktyczną znajomość czynności wykonywanych przez operatora monitoringu wizyjnego 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 monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym.

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 fizycznej¹⁷ oraz w stosunku do których nie sprawdzono przeszłości¹⁸.

Uzyskanie powyższych kwalifikacji ułatwi absolwentom zrozumienie i przyswojenie wiedzy oraz zwiększy skuteczność nabywania umiejętności praktycznych w

¹⁷ Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia, (Dz. U. z 2020 r. poz. 838), art. 26 ust. 3.

¹⁸ 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.

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: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – wymagane jest osiągnięcie przez ucznia określonych efektów kształcenia.

Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/	Kryteria weryfikacji
Uczeń:	Uczeń:
1) definiuje 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 redukcji 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 manipulacjami;, 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, 2) opisuje zachowania człowieka pomocne w sytuacjach 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;

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
<p>10) analizuje akty bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym (U);</p>	<p>1) wymienia akty bezprawnej ingerencji dotyczące lotnictwa cywilnego, 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,</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 relacje podmiotów odpowiedzialnych za nadzór, organizację i realizację ochrony lotnictwa cywilnego;</p>
<p>13) określa rolę krajowego nadzoru nad ochroną lotnictwa cywilnego (W);</p>	<p>1) wskazuje organa administracji rządowej realizujące zadania nadzorcze i kontrolne, związane z ochroną lotnictwa cywilnego, 2) objaśnia działania 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</p>	<p>1) identyfikuje podmioty realizujące zadania ochrony w porcie lotniczym, 2) wymienia zadania podmiotów realizujących ochronę 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>ochroną portu lotniczego (W);</p>	<p>3) wymienia zasady współpracy podmiotów odpowiadających za ochronę w porcie lotniczym, 4) pokazuje miejsce podmiotów odpowiedzialnych za ochronę portu lotniczego w systemie ochrony lotnictwa;</p>
<p>16) identyfikuje systemy monitoringu wizyjnego (W);</p>	<p>1) wymienia rodzaje systemów monitoringu wizyjnego, 2) wymienia elementy składowe systemu monitoringu wizyjnego, 3) objaśnia zasady stosowania monitoringu wizyjnego, 4) wskazuje miejsce monitoringu wizyjnego w systemie ochrony;</p>
<p>17) opisuje infrastrukturę portu lotniczego monitorowaną wizyjnie (W);</p>	<p>1) wymienia i charakteryzuje ogólnie dostępne obiekty portu lotniczego monitorowane wizyjnie, 2) określa powody stosowania monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów portu lotniczego, 3) wskazuje miejsce monitoringu wizyjnego w systemie ochrony portu lotniczego;</p>
<p>18) przedstawia podstawowe procedury prowadzenia monitoringu wizyjnego</p>	<p>1) prezentuje procedury prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym, 2) wskazuje prawne aspekty rejestracji, przechowywania i udostępniania danych i zapisów monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym,</p>

Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/	Kryteria weryfikacji
Uczeń:	Uczeń:
w porcie lotniczym (W);	3) pokazuje zależność między monitoringiem wizyjnym a ochroną wizerunku osoby i prawo do prywatności;
19) identyfikuje stanowisko operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym (W);	1) opisuje organizację stanowiska operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym, 2) wymienia wyposażenie stanowiska operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym, 3) wymienia zadania operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym, 4) określa miejsce stanowiska operatora monitoringu wizyjnego w systemie ochrony portu lotniczego;
20) określa wymogi formalne uzyskania uprawnień do prowadzenia kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym (W, K);	1) wskazuje prawne podstawy ubiegania się o uzyskanie uprawnień do prowadzenia kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym, 2) wymienia warunki uzyskiwania uprawnień do prowadzenia kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym, 3) prezentuje własną ścieżkę rozwoju w grupie pracowników ochrony w porcie lotniczego;
21) opisuje urządzenia systemu monitoringu portu lotniczego (W, U);	1) omawia funkcje urządzeń systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego, 2) wskazuje możliwości i ograniczenia urządzeń systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego,

<p>Efekty kształcenia /wiedza (W), umiejętność (U), kompetencje społeczne (K)/</p>	<p>Kryteria weryfikacji</p>
<p>Uczeń:</p>	<p>Uczeń:</p>
	<p>3) ocenia skuteczność urządzeń wykorzystywanych do monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym;</p>
<p>22) analizuje i ocenia zdarzeń w porcie lotniczym na podstawie zapisu monitoringu wizyjnego (U);</p>	<p>1) identyfikuje, na podstawie zapisu monitoringu wizyjnego, naruszenia porządku publicznego i bezpieczeństwa w porcie lotniczym, 2) wskazuje, na podstawie zapisu monitoringu, sprawców naruszenia porządku publicznego i bezpieczeństwa w porcie lotniczym;</p>
<p>23) prezentuje podstawowe obowiązki operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym (U, K).</p>	<p>wykonuje podstawowe czynności operatora na stanowisku operatora monitoringu wizyjnego 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.

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
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 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 uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ	Posłuszeństwo i uległość	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
			form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów 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 uczniów 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 za- grożeń dla lotnictwa cywilnego	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka- cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Akty bezprawnej ingerencji w lot- nictwie cywilnym – studium przy- padku	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka- cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Regulacje prawne z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka- cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Podstawowe założenia systemu ochrony lotnictwa cywilnego	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej

Nazwa przedmiotu nau- czania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
			oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka- cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Krajowy nadzór i kontrola nad ochroną lotnictwa cywilnego	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka- cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Zarządzający lotniskiem w syste- mie ochrony lotnictwa cywilnego	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka- cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.
ŚWIADOMOŚĆ OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO	Podmioty wykonujące zadania związane z ochroną portu lotni- czego	2	O doborze metod na- uczania i środków dydaktycznych, obu- dowy dydaktycznej oraz form sprawdza- nia osiągnięć eduka-

Nazwa przedmiotu nau- czania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
			cyjnych uczniów de- cyduje prowadzący zajęcia.

Łączna liczba godzin lekcyjnych 14

Dział teoretyczny

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Systemy monitoringu wizyjnego	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Infrastruktura portu lotniczego objęta monitoringiem wizyjnym	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Podstawowe procedury prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Stanowisko operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form

			sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY 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.

Dział praktyczny

Nazwa przedmiotu nauczania	Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Uwagi o realizacji
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Wymogi formalne uzyskania uprawnień do przeprowadzania kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym	1	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Wstępna weryfikacja predyspozycji zawodowych*	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Poznanie urządzeń systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Analiza i ocena zdarzeń w porcie lotniczym na podstawie zapisu monitoringu wizyjnego	2	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.
MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM	Rozwijanie umiejętności w wykonywaniu obowiązków operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	4	O doborze metod nauczania i środków dydaktycznych, obudowy dydaktycznej oraz form sprawdzania osiągnięć edukacyjnych uczniów decyduje prowadzący zajęcia.

Łączna liczba godzin lekcyjnych 22

- * Wstępną weryfikację zaleca się przeprowadzić w formie komputerowego testu pozwalającego ocenić zdolność do utrzymywania wysokiej koncentracji przez długi czas, podzielność uwagi, wykrywanie odchyłeń od normy, czy szybkość reakcji.

6. Program nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Przedmiot nauczania:

PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ

Cel ogólny 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:

MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM

Cel ogólny przedmiotu nauczania:

Wyposażenie w wiedzę i umiejętności praktycznych, na poziomie wprowadzającym, w zakresie prowadzenia monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów portu lotniczego oraz wskazanie możliwości dalszego rozwoju kompetencji zawodowych.

Cele operacyjne przedmiotu nauczania:

Uczeń potrafi:

- 1) określić, czym są systemy monitoringu wizyjnego, wskazać ich rodzaje, elementy składowe oraz zasady wykorzystania;
- 2) wskazać ogólnie dostępne obiekty infrastruktury portu lotniczego objęte monitoringiem wizyjnym oraz objaśnić powody zastosowania monitoringu wizyjnego tych obiektów;
- 3) omówić procedury prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym;
- 4) objaśnić organizację i wyposażenie stanowiska operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym oraz opisać zadania i czynności wykonywane przez operatora tego stanowiska;
- 5) scharakteryzować proces zdobywania uprawnień do przeprowadzania kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym;
- 6) opisać urządzenia systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego;
- 7) dokonać analizy i oceny zdarzeń w porcie lotniczym na podstawie zapisu monitoringu wizyjnego;
- 8) wykonywać podstawowe zadania operatora monitoringu wizyjnego 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

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Zachowania agresywne	2	1) wskazać przyczyny i skutki agresywnego zachowania człowieka, 2) opisać strategie redukcji agresji człowieka;	wyjaśnić istotę kontroli i prewencji agresywnych zachowań człowieka;	drugi semestr 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	łączyć źródła ze skutkami posłuszeństwa i uległości w zachowaniach człowieka;	drugi semestr klasa IV

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
		i uległości w zachowaniach człowieka;		
Zachowania człowieka w sytuacjach kryzysowych	2	1) scharakteryzować mechanizmy zachowań człowieka w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych, 2) opisać zachowania człowieka pomocne w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.	scharakteryzować strategie radzenia sobie w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.	drugi semestr klasa IV

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

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
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

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Ponadpodstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Podmioty wykonujące zadania związane z ochroną portu lotniczego	2	1) dokonać identyfikacji podmiotów realizujących zadania ochrony w porcie lotniczym, 2) wymienić zadania podmiotów realizujących ochronę w porcie lotniczym, 3) wymienić zasady współpracy podmiotów odpowiedzialnych za ochronę w porcie lotniczym.	wskazać miejsce podmiotów wykonujących zadania ochrony portu lotniczego w systemie ochrony lotnictwa.	drugi semestr klasa IV

MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM

Dział teoretyczny

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Systemy monitoringu wizyjnego	2	<ol style="list-style-type: none"> wymienić rodzaje systemów monitoringu wizyjnego, wymienić elementy składowe systemu monitoringu wizyjnego, objaśnić zasady wykorzystania monitoringu wizyjnego; 	wskazać miejsce monitoringu wizyjnego w systemie ochrony;	pierwszy semestr klasa V
Infrastruktura portu lotniczego objęta monitoringiem wizyjnym	2	<ol style="list-style-type: none"> wymienić i scharakteryzować ogólnie dostępne obiekty portu lotniczego monitorowane wizyjnie, określić powody stosowania monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów portu lotniczego; 	wskazać miejsce monitoringu wizyjnego w systemie ochrony portu lotniczego;	pierwszy semestr klasa V
Podstawowe procedury prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	2	<ol style="list-style-type: none"> zaprezentować procedury prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym, wskazać prawne aspekty rejestracji, przechowywania i udostępniania danych i 	pokazać zależność między monitoringiem wizyjnym a ochroną wizerunku osoby i prawo do prywatności;	pierwszy semestr klasa V

		<p>zapisów monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym,</p> <p>3) objaśnić ciąg czynności realizowanych w ramach monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym;</p>		
Stanowisko operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	2	<p>1) opisać organizację stanowiska operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym,</p> <p>2) wymienić wyposażenie stanowiska operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym,</p> <p>3) wymienić zadania operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym;</p>	określić miejsce stanowiska operatora monitoringu wizyjnym w systemie ochrony portu lotniczego;	pierwszy semestr klasa V

Dział praktyczny

Temat jednostki lekcyjnej	Liczba godzin	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Wymagania Podstawowe Uczeń potrafi:	Realizacja
Wymogi formalne uzyskania uprawnień do przeprowadzania kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym	1	<p>1) wskazać prawne podstawy ubiegania się o uzyskanie uprawnień do prowadzenia kontroli dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym,</p> <p>2) wymienić warunki uzyskiwania uprawnień do prowadzenia kontroli</p>	zaprezentować własną ścieżkę rozwoju w grupie pracowników ochrony w porcie lotniczego;	pierwszy semestr klasa V

		dostępu oraz nadzoru i patroli w porcie lotniczym;		
Poznanie urządzeń systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego	2	1) omówić funkcje urządzeń systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego, 2) wskazać możliwości i ograniczenia urządzeń systemu monitoringu wizyjnego portu lotniczego;	ocenić skuteczność urządzeń wykorzystywanych do monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym;	pierwszy semestr klasa V
Analiza i ocena zdarzeń w porcie lotniczym na podstawie zapisu monitoringu wizyjnego	2	zidentyfikować, na podstawie zapisu monitoringu wizyjnego, naruszenia porządku publicznego i bezpieczeństwa w porcie lotniczym;	wskazać, na podstawie zapisu monitoringu, sprawców naruszenia porządku publicznego i bezpieczeństwa w porcie lotniczym;	pierwszy semestr klasa V
Rozwijanie umiejętności w wykonywaniu obowiązków operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	4	wykonać podstawowe czynności operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym.	dokonywać samokontroli i korygowania własnych błędów podczas wykonywania czynności operatora monitoringu wizyjnego 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: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – 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 „Monitoring wizyjny w porcie lotniczym” – Dział teoretyczny prowadzić w trybie zdalnym. Natomiast zajęcia z

przedmiotu „Monitoring wizyjny w porcie lotniczym” – Dział praktyczny w trybie stacjonarym z zachowaniem reżimu sanitarnego.

Środki dydaktyczne

W trakcie prowadzenia zajęć zaleca się wykorzystanie następujących środków dydaktycznych:

- proste: słowne (podręczniki, czasopisma branżowe) i proste środki wzrokowe (tablice poglądowe, schematy, rysunki techniczne, materiały fotograficzne i filmowe);
- złożone: mechaniczne środki wzrokowe (projektory multimedialne) i środki słuchowo-wzrokowe (telewizory, komputery) oraz szkoleniowy sprzęt komputerowy.

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 Narodowej¹⁹, 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.

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

- odpowiedzi ustnej;
- sprawdzianu.

Zaleca 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 „Monitoring wizyjny 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 „Monitoring wizyjny w porcie lotniczym” – Dział teoretyczny – 50% oceny ze sprawdzianu.

W stosunku do przedmiotu „Monitoring wizyjny 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 monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym oraz predyspozycjach do wykonywania zawodu operatora monitoringu wizyjnego.

¹⁹ 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 póź. zm.).

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 literatury²⁰

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.), *Spółeczna 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.

²⁰ 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

MONITORING WIZYJNY 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. Materiały dostępne na stronie internetowej: <http://www.cctv.org.pl/>
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. Matuszek G., *Monitoring wizyjny – ujęcie prawne i technologiczne. Współczesność i perspektywy*, „Zeszyt Naukowy SGSP”, nr 73/1/2020.
16. *Regulamin monitoringu wizyjnego w MPL SERVICES Sp. Z o.o.*
17. *Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniająca 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.).
18. *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego* (Dz. U. z 2021 r. poz. 17).
19. *Rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 17 listopada 1998 r. w sprawie wewnętrznych służb ochrony*, (Dz. U. z 2017 r. poz. 1683).
20. *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).
21. *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).
22. *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).
23. *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).

24. *Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE, (Dz. Urz. UE. L nr 119/1 z 4.05.2016 r. wersja ujednolicona z 4.05.2016 r.).*
25. *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.).*
26. *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.).*
27. *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.).*
28. Siadkowski A.K., *Prawodawstwo w ochronie lotnictwa cywilnego*, Wyższa Szkoła Biznesu w Dąbrowie Górniczej, Dąbrowa Górnicza 2015.
29. Siergiejczyk M., Rosiński A., *Analiza poziomu bezpieczeństwa systemu ochrony peryferyjnej portu lotniczego*, Prace naukowe Politechniki Warszawskiej, „Transport”, Z. 102/2014.
30. Skórzyńska-Ślusarek J., *Monitoring wizyjny w życiu społecznym. Raport z badań*, Fundacja Panoptykon, Warszawa 2013.
31. Tadeusiewicz R., Korohoda P., *Komputerowa analiza i przetwarzanie obrazów*, Wydawnictwo Fundacji Postępu Telekomunikacji, Kraków 1997.
32. *Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia*, (Dz. U. 2020 r. poz. 838).
33. *Ustawa z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy*, (Dz. U. z 2020 r. poz. 1320).
34. *Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*, (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 z późn. zm.).

-
35. Wittich P., Pasieka T., *System monitoringu wizyjnego w zabezpieczeniu imprez organizowanych w przestrzeni miasta i zwalczaniu zagrożeń terrorystycznych*, „Kwartalnik policyjny” nr 4/2016.
 36. Wróbel J., Podsiedlik P., *Monitoring wizyjny. Aspekty prawne*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Katowicach, Katowice 2017.
 37. Wróbel J., Podsiedlik P., *Monitoring wizyjny. Geneza i czasy współczesne*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Katowicach, Katowice 2016.
 38. Wróbel J., Podsiedlik P., *Monitoring wizyjny. W praktyce organów bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Katowicach, Katowice 2017.
 39. Załącznik 17 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym. *Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji*, Wydanie dziesiąte, kwiecień 2017, (Dz. Urz. ULG z 2017 r. poz. 533).

8. Ewaluacja programu nauczania dodatkowej umiejętności zawodowej

Ewaluacja programu nauczania DUZ – *Wprowadzenie do przygotowania w zakresie specjalności: systemy monitoringu wizyjnego ogólnie dostępnych obiektów terminali lotniczych i parkingu* – 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 Prawo lotnicze

b wytyczne Prezesa ULC

c decyzja ministra właściwego ds. wewnętrznych

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

a	kryminalizacji aktu uprowadzenia 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 oraz ładunku i poczty	
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	

Monitoring wizyjny w porcie lotniczym – Dział teoretyczny

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

1. Podstawowymi elementami składowymi systemu monitoringu wizyjnego są:

a	stanowisko operatora monitoringu, rejestrator wideo/cyfrowy rejestrator wideo	
b	kamery przemysłowe, serwer wideo, klawiatura sterująca	
c	wszystkie odpowiedzi są prawdziwe	

2. Systemy monitoringu wizyjnego mogą się różnić:

a	liczbą, rodzajem i charakterem monitorowanych zdarzeń	
b	wielkością i charakterem monitorowanego obiektu/obszaru/pomieszczenia	
c	liczbą stanowisk i zatrudnionych operatorów monitoringu wizyjnego	
d	wszystkie odpowiedzi są prawdziwe	

3. Skuteczny i efektywny system monitoringu wizyjnego:

a	opiera się zasadniczo na automatycznych systemach telewizyjnych i nowoczesnych rozwiązaniach technologicznych w obszarze kontroli dostępu	
b	polega na zachowaniu właściwego balansu między operatorem monitoringu wizyjnego a technologią	
c	bazuje głównie na patrolach monitorujących i wykorzystaniu indywidualnych rejestratorów dźwięku i obrazu	

4. Głównym celem prowadzenia monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym jest:

a	zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony osób przebywających na terenie portu lotniczego oraz mienia	
b	dozorowanie działań służb technicznych i operacyjnych portu lotniczego	
c	nadzór nad wykonywaniem prac w polu ruchu naziemnego	

5. Do obiektów infrastruktury krytycznej portu lotniczego podlegających szczególnej ochronie zaliczą się:

a	wieżę kontroli ruchu lotniczego, magazyny paliw i smarów, urządzenia klimatyzacyjne i wentylacyjne, bocznicę kolejową, ujęcia wody, płyty postojowe statków powietrznych	
b	parkingi, drogi dojazdowe i ich oświetlenie	
c	strefy administracyjne oraz strefę ogólnodostępną dla pasażerów i osób niebędących pasażerami, które chcą skorzystać z punktów usługowo-handlowych mieszczących się na terenie portu lotniczego	

6. Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego nakłada na zarządzającego lotniskiem obowiązek:

a	udzielenia Straży Granicznej dostępu do monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym i zapisu z tego monitoringu	
b	udzielenia Straży Granicznej dostępu wyłącznie do zapisu monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	
c	wszystkie odpowiedzi są fałszywe	

7. System monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym powinien (bez konieczności uzyskiwania zgody osób monitorowanych) umożliwić:

a	rejestrowanie obrazów w postaci sylwetek osób i ich wizerunku oraz numerów tablic rejestracyjnych i marek pojazdów	
b	ze względu na RODO, wyłącznie rejestrowanie obrazów w postaci sylwetek osób oraz marek pojazdów	
c	rejestrowanie obrazów w postaci wizerunku osób oraz ich stanu zdrowia	

8. Zarządzający lotniskiem, który pozyskuje i przetwarza dane pochodzące z monitoringu wizyjnego w związku z wykonywaniem obowiązków, powinien:

a	usunąć zapis monitoringu po 24 godzinach od nagrania	
b	usunąć zapis monitoringu po 30 dniach od nagrania, chyba że istnieje uzasadniona potrzeba archiwizacji	

c	przechowywać zapis monitoringu co najmniej przez rok w zastrzeżonym archiwum	
---	------------------------------------------------------------------------------	--

9. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. dotyczy:

a	ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i swobodnego przepływu takich danych	
b	wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie UE	
c	regulacji w zakresie wykorzystania systemów monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym	

10. Zgodnie z przyjętymi zasadami i organizacją pracy pomieszczenie, w którym znajduje się stanowisko operatora monitoringu wizyjnego:

a	powinno być chronione przez system kontroli dostępu oraz system sygnalizacji włamania i napadu	
b	może znajdować się w strefie ogólnodostępnej portu lotniczego	
c	nie powinno mieć okien, przez które wpada światło naturalne	

11. Praca operatora monitoringu wizyjnego w porcie lotniczym polega na:

a	prowadzeniu stałej i jednoczesnej obserwacji wielu źródeł informacji wizualnej, wychwytywaniu zdarzeń mogących stanowić potencjalne źródło zagrożenia, ich całościowej analizie i właściwej interpretacji oraz reagowaniu poprzez powiadomienie odpowiednich służb	
b	obserwacji pasażerów i osób nie będących pasażerami oraz ich kierowaniu w odpowiednie miejsca z wykorzystaniem systemów głośnikowych	
c	nadzorze nad operatorami punktów kontroli bezpieczeństwa w porcie lotniczym	

12. Zjawisko habituacji polegające na obniżaniu się wraz z upływem czasu wrażliwości człowieka na bodźce zewnętrzne ma pozytywny i produktywny wpływ na pracę operatora monitoringu wizyjnego.

a	prawda	
b	fałsz	

13. Możliwymi skutkami dla operatora stanowiska monitoringu wizyjnego, wynikającymi z miejsca pracy są:

a	szybsze męczenie się, nuda, zmniejszenie wydajności umysłowej i skłonność do popełniania pomyłek	
b	trauma, „huśtawka” nastrojów i niska samoocena	
c	wzrost agresji i stymulowanie konfliktów interpersonalnych	

14. Monitory ekranowe znajdujące się na stanowisku monitoringu wizyjnego, ze względów funkcjonalnych, dzielą się na:

a	monitory analogowe i cyfrowe	
b	monitory monochromatyczne i kolorowe	
c	monitory ogólne – służące do prezentowania ogólnego oglądu sytuacji oraz monitory szczegółowe – służące do bardzo dokładnej oceny obrazów	

15. Liczba obrazów, jaką operator systemu monitoringu wizyjnego może skutecznie i efektywnie obserwować (bez konieczności identyfikacji szczegółów) w określonej jednostce czasu, nie powinna przekraczać:

a	16	
b	10	
c	4	



Psychospołeczne aspekty sytuacji zagrożeń	
Świadomość ochrony lotnictwa cywilnego	
Monitoring wizyjny w porcie lotniczym – Dział teoretyczny	
Ocena ze sprawdzianu (20%+30%+50%)	

Podpis

odpowiedzialnego za DUZ

Załącznik – przykładowe scenariusze zajęć

SCENARIUSZ ZAJĘĆ NR 1

Przedmiot: PSYCHOSPOŁECZNE ASPEKTY SYTUACJI ZAGROŻEŃ

Temat zajęć: Zachowania człowieka w sytuacjach kryzysowych.

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: kryzys, sytuacja kryzysowa, sytuacja trudna, sytuacja niebezpieczna;
- dostarczenie uczniom wiedzy z zakresu teorii kryzysu;
- zapoznanie uczniów ze strategiami radzenia sobie w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.

Efekty kształcenia:

Uczeń:

- zna podstawy teorii kryzysu i sytuacji kryzysowych;
- zna zachowania człowieka w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych;
- jest świadomy konieczności trenowania umiejętności radzenia sobie w sytuacjach kryzysowych (trudnych i niebezpiecznych).

Kryteria weryfikacji:

Uczeń:

- wyjaśnia znaczenie podstawowych pojęć z obszaru problemowego dotyczącego kryzysów i sytuacji kryzysowych;
- podaje przykłady sytuacji kryzysowych, w tym trudnych i niebezpiecznych;
- charakteryzuje schemat zachowań człowieka w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych;
- wymienia i opisuje strategie radzenia sobie w sytuacjach trudnych i niebezpiecznych.

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) Definiowanie i istota kryzysu, sytuacji kryzysowej, w tym sytuacji trudnej i niebezpiecznej.
 - 2) Doświadczenie kryzysu – opis zjawiska.
 - 3) Zarys podstawowej (klasycznej) teorii kryzysu.
 - 4) Typy kryzysów (sytuacji kryzysowych).
 - 5) Strategie radzenia sobie w sytuacjach kryzysowych (trudnych, niebezpiecznych).
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: Regulacje prawne z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

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 międzynarodowymi przepisami prawa dotyczącymi ochrony lotnictwa cywilnego;
- zapoznanie uczniów z unijnymi uregulowaniami prawnymi związane z ochroną lotnictwa cywilnego;
- zapoznanie uczniów z krajowymi regulacjami prawnymi w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego.

Efekty kształcenia:

Uczeń:

- zna przepisy prawa międzynarodowego dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- zna unijne uregulowania prawne związane z ochroną lotnictwa cywilnego;
- zna krajowe przepisy prawa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- rozumie założenia międzynarodowych, unijnych i krajowych regulacji prawnych odnoszących się do ochrony lotnictwa cywilnego.

Kryteria weryfikacji:

Uczeń:

- wskazuje międzynarodowe przepisy prawa dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego;
- wymienia unijne uregulowania prawne związane z ochroną lotnictwa cywilnego;
- wyszczególnia krajowe przepisy prawa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego;
- objaśnia główne założenia międzynarodowych, unijnych i krajowych regulacji prawnych odnoszących się do ochrony lotnictwa cywilnego.

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) Międzynarodowe przepisy prawa dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego: Konwencja chicagowska, tokijska, haska, montrealaska i pekińska.
 - 2) Unijne uregulowania prawne związane z ochroną lotnictwa cywilnego: Rozporządzenie 300/2008.
 - 3) Krajowe przepisy prawa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego: ustawa *Prawo lotnicze* oraz *Krajowy Program Ochrony Lotnictwa Cywilnego*.
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: MONITORING WIZYJNY W PORCIE LOTNICZYM

Temat zajęć: Systemy monitoringu wizyjnego.

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 genezą i typologią systemów monitoringu wizyjnego;
- zapoznanie uczniów z budową systemów monitoringu wizyjnego;
- zapoznanie uczniów z zasadami wykorzystania systemów monitoringu wizyjnego.

Efekty kształcenia:

Uczeń:

- zna rodzaje systemów monitoringu wizyjnego;
- zna elementy składowe systemu monitoringu wizyjnego;
- rozumie zasady wykorzystania monitoringu wizyjnego.

Kryteria weryfikacji:

Uczeń:

- wymienia i opisuje rodzaje systemów monitoringu wizyjnego;
- charakteryzuje elementy składowe systemu monitoringu wizyjnego;
- objaśnia zasady stosowania monitoringu wizyjnego.

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) Monitoring wizyjny – geneza i rozwój.
 - 2) Rodzaje systemów monitoringu wizyjnego.
 - 3) Budowa systemów monitoringu wizyjnego.

4) Zasady wykorzystania monitoringu wizyjnego.

4. Część podsumowująca: rekapitulacja zajęć i przekazanie wytycznych do kolejnych zajęć.

Literatura:

1. Materiały dostępne na stronie internetowej: <http://www.cctv.org.pl/>
2. Wittich P., Pasieka T., *System monitoringu wizyjnego w zabezpieczeniu imprez organizowanych w przestrzeni miasta i zwalczaniu zagrożeń terrorystycznych*, „Kwartalnik policyjny” nr 4/2016.
3. Wróbel J., Podsiedlik P., *Monitoring wizyjny. Aspekty prawne*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Katowicach, Katowice 2017.
4. Wróbel J., Podsiedlik P., *Monitoring wizyjny. Geneza i czasy współczesne*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Katowicach, Katowice 2016.
5. Wróbel J., Podsiedlik P., *Monitoring wizyjny. W praktyce organów bezpieczeństwa*, Wydawnictwo Szkoły Policji w Katowicach, Katowice 2017.