

W imieniu grupy
„KSZTAŁCENIE-ZAWODOWE.PL grupa dla
nauczycieli zawodu i nie tylko”
skupiających nauczycieli i dyrektorów szkół
kształcących w zawodach

Joanna Ksieniewicz

kontakt:

joanna.ksieniewicz@kwalifikacje-zawodowe.pl

Wyrażam zgodę na użycie moich danych
osobowych i kontaktowych do celów konsultacji
społecznych i opublikowanie niniejszego pisma
w RCL.

Warszawa, 31.03.2026

Pan

Henryk Kiepura Sekretarz Stanu
Ministerstwo Edukacji Narodowej
Al. Szucha 25
00-918 Warszawa

BRANŻA TRANSPORTU LOTNICZEGO

Opinia dydaktyczno-merytoryczna do projektu Rozporządzenia Ministra Edukacji z dnia 6 marca 2026 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie podstaw programowych kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz dodatkowych umiejętności zawodowych w zakresie wybranych zawodów szkolnictwa branżowego

Szanowni Państwo,

W ramach konsultacji społecznych dotyczących projektu rozporządzenia Ministra Edukacji zmieniające rozporządzenie w sprawie ogólnych celów i zadań kształcenia w zawodach szkolnictwa branżowego oraz klasyfikacji zawodów szkolnictwa branżowego poniżej przesyłamy zebrane uwagi dotyczące **branży transportu lotniczego**.

Uwagi były zbierane wśród: nauczycieli i dyrektorów, ochotników z technikum kształcących w zawodach z całej Polski uczestników nieformalnej grupy nauczycieli teoretycznych przedmiotów zawodowych i praktycznej nauki zawodu (w skrócie nauczycieli kształcenia zawodowego) oraz dyrektorów technikum, centrów kształcenia praktycznego skupionych wokół portalu KSZTAŁCENIE-ZAWODOWE.PL

w grupie „KSZTAŁCENIE-ZAWODOWE.PL grupa dla nauczycieli zawodu i nie tylko” (4368 członków na dzień 24.03.2026). Uwagi były zbierane między 16.03.2026 a 27.03.2026 zarówno na spotkaniach konsultacyjnych, które odbywały się online na platformie Google Meet oraz poprzez zgłoszenie pisemnych szczegółowych uwag.

Branża transportu lotniczego - uwagi do projektu podstawy programowej kształcenia branżowego zebrane w ramach konsultacji społecznych

Dotyczy zawodów:

- technik awionik (315316),
- technik mechanik lotniczy (315317),
- technik lotniskowych służb operacyjnych (315406)

1. Krytyczny brak urealnienia kosztów infrastruktury lotniczej

Wymagania techniczne określone w „Warunkach realizacji kształcenia” dla zawodów technik awionik oraz technik mechanik lotniczy nakładają na szkoły obowiązek zapewnienia dostępu do:

- rzeczywistych statków powietrznych (samolotu i śmigłowca),
- specjalistycznego sprzętu lotniskowo-hangarowego, w tym agregatów prądotwórczych GPU, instalacji HPU oraz podnośników hydraulicznych do statków powietrznych,
- zaawansowanej aparatury pomiarowej, takiej jak testery transponderów, testery instrumentów barometrycznych oraz miliomomierze i megaomomierze.

Koszt zakupu i utrzymania (serwisowania, ubezpieczenia, hangarowania) nawet wycofanych z eksploatacji statków powietrznych przekracza możliwości finansowe większości samorządów. Pominięcie tych kwot w Ocenie Skutków Regulacji (OSR) i przerzucenie ich w całości na JST przy jednoczesnym terminie wdrożenia 1 września 2026 r. jest finansowo niewykonalne.

2. Nierealne ramy czasowe dostosowania do certyfikacji EASA Part-66

Nowa podstawa programowa została słusznie zorientowana na wymogi licencyjne Part-66 (kategorie B1 i B2). Jednakże:

- przygotowanie kadry - nauczyciele zawodu muszą przejść szkolenia w certyfikowanych organizacjach Part-147, aby móc rzetelnie realizować nowe treści. Proces ten, wraz z weryfikacją kwalifikacji, nie jest możliwy do zrealizowania w ciągu kilku miesięcy.
- certyfikacja baz szkoleniowych - szkoły, aby faktycznie skrócić ścieżkę uzyskania licencji, musiałyby stać się organizacjami zatwierdzonymi, co wymaga lat przygotowań infrastrukturalnych i proceduralnych, o których projekt milczy.

3. Teoretyzacja „Czynnika Ludzkiego” i Bezpieczeństwa (SMS)

Wprowadzenie obszernych modułów dotyczących Czynnika Ludzkiego (Human Factor) oraz Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) jest kluczowe.

- Zaproponowane kryteria weryfikacji, oparte głównie na czasownikach „opisuje”, „wyjaśnia” i „wymienia”, sprowadzają te krytyczne dla życia pasażerów zagadnienia do czystej teorii.
- Brak wymogu weryfikacji tych kompetencji w symulowanych sytuacjach stresowych lub awaryjnych spowoduje, że absolwent będzie posiadał wiedzę podręcznikową, ale nie nabędzie nawyków niezbędnych w kulturze Just Culture i pracy w lotnictwie.

4. Ryzyko marginalizacji dyplomu technika na rynku lotniczym

W lotnictwie jedyną realną wartością są licencje i uprawnienia uznawane przez nadzór lotniczy (EASA/ULC).

- Jeśli państwowy egzamin zawodowy nie będzie w pełni skorelowany z egzaminami modułowymi na licencję mechanika (a obecnie, ze względu na „papierową” formułę modelu „D”, nie jest), to dyplom technika pozostanie bezwartościowy dla pracodawców takich jak linie lotnicze czy organizacje obsługowe (MRO).
- Uczeń, widząc przepaść między wymaganiami szkolnymi a rynkowymi, w przyszłości wybierze komercyjne kursy Part-147, co doprowadzi do zmniejszenia zainteresowania publicznym kształceniem lotniczym.

W imieniu grupy ekspertów

Joanna Ksieniewicz