

**Oświadczenie złożone  
przez senatora Zdzisława Pupę  
oraz senatora Tadeusza Gruszkę  
na 44. posiedzeniu Senatu  
w dniu 20 listopada 2009 r.**

Oświadczenie skierowane do ministra infrastruktury Cezarego Grabarczyka

Szanowny Panie Ministrze!

Kierując się dobrze pojętym interesem środowiska akademickiego Politechniki Rzeszowskiej, pragniemy niniejszym przedstawić sprawę o istotnym znaczeniu nie tylko dla uczelni, lecz także dla bezpiecznej eksploatacji współczesnych samolotów komunikacyjnych w Polsce. Wiąże się to z faktem nieuzasadnionego obniżenia w 2008 i 2009 r. o około 20% dotacji podmiotowej dla Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, który jest jedynym certyfikowanym i uprawnionym do prowadzenia szkolenia lotniczego ośrodkiem szkoły wyższej w Polsce.

System profesjonalnego kształcenia pilotów na potrzeby polskiego lotnictwa komunikacyjnego istnieje od roku 1976. Wcześniej jedyny polski przewoźnik w owych latach, PLL „Lot”, pozyskiwał kadrę pracowników legitymujących się zawodową licencją pilota samolotowego spośród grona instruktorów Aeroklubu PRL bądź spośród emerytowanych pilotów wojskowych. Wobec rosnących wymogów w zakresie kwalifikacji pilotów, wynikających z perspektywy zakupu przez PLL „Lot” samolotów nowej generacji Boeing 767, ówczesne kierownictwo PLL „LOT” zwróciło się do Politechniki Rzeszowskiej z propozycją rozpoczęcia kształcenia inżynierów pilotów, których kwalifikacje odpowiadałyby stosownym wymogom. Wymogi te nie ograniczały się do posiadania licencji zawodowej, gdyż ten warunek spełniali dotąd pozyskiwani kandydaci. Intencją PLL „Lot” było rozwiązanie systemowe problemu polegające na pozyskaniu kandydatów na profesjonalnych pilotów, gwarantujących wysoki stopień bezpieczeństwa w trakcie eksploatacji nowoczesnego, bardzo drogiego sprzętu użytkowanego w przestrzeni kontrolowanej, obejmującej wszystkie lotniska świata.

Wybór Politechniki Rzeszowskiej jako uczelni, której zaproponowano tak odpowiedzialne przedsięwzięcie, wynikał z faktu, iż zadania tego mógł się podjąć wyłącznie ośrodek akademicki, który kształcił kadrę dla potrzeb lotnictwa, a ponadto w zasięgu którego znajdowało się w pełni wyposażone lotnisko komunikacyjne, dostępne dla procesu kształcenia.

Świadoma ogromu prac, jakie warunkują pomyślną realizację proponowanego zadania, Politechnika Rzeszowska podjęła się wówczas jego realizacji. W wyniku owych działań już w czerwcu roku 1981 mury uczelni opuścili pierwsi absolwenci, którzy oprócz dyplomu magistra inżyniera specjalności: lotnictwo otrzymywali licencję zawodową pilota II klasy. Zgodnie z życzeniami PLL „Lot” program studiów został tak skonfigurowany, by absolwenci oprócz podstawowej wiedzy inżynierskiej legitymowali się głęboką wiedzą z zakresu aerodynamiki, mechaniki lotu, podstaw wytrzymałości konstrukcji lotniczych, awioniki, nawigacji, zasad eksploatacji sprzętu lotniczego oraz biegłą znajomością języka angielskiego, w tym również anglojęzycznej frazeologii proceduralnej. Nie bez znaczenia dla PLL „Lot” był fakt, iż absolwent zatrudniany jako pilot w razie okresowej lub trwałej niedyspozycji był w stanie niezwłocznie podjąć się realizacji odpowiedzialnych prac w służbach naziemnych.

W okresie trzydziestu trzech lat doskonalono system edukacji, zarówno w sferze kształcenia politechnicznego, jak i kwalifikacji licencjonowanego personelu dla lotnictwa cywilnego. W roku 1990 Politechnika Rzeszowska przejęła będący wcześniej własnością ówczesnego Ministerstwa Komunikacji (egzystujący na prawach szkoły zawodowej) Ośrodek Szkolenia Personelu Lotniczego (OSPL), powołując w to miejsce Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, jednocześnie poszerzając jego funkcje o zajmowanie się zagadnieniami naukowo-badawczymi, w tym badaniami w locie, korespondujące z innymi specjalnościami lotniczymi oraz zadaniami naukowymi wielu jednostek organizacyjnych uczelni. Poszerzono również zakres kształcenia personelu lotniczego o kształcenie licencjonowanych mechaników obsługi.

Absolwenci Politechniki Rzeszowskiej specjalności: pilotaż w liczbie prawie pięciuset zatrudniani są przez linie lotnicze wielu krajów, nie tylko europejskich. Od wielu lat stanowią oni również zasadniczy trzon kadry pilotów PLL „Lot” oraz EuroLot. Liczne fakty świadczą o słuszności przyjętej i wciąż doskonalonej koncepcji kształcenia. Jako przykład można przytoczyć fakt uzyskiwania najwyższych ocen w trakcie szkolenia w Seattle (centrum szkolenia Boeing).

Nowe realia dyktują nowe wyzwania szeroko pojmowanej edukacji. Bezspornie odnoszą się one również do problemu coraz lepszego kształcenia, w tym również inżynierów pilotów w Politechnice Rzeszowskiej, przechodzących wielostronną selekcję kwalifikacyjną. Ten sprawdzony system uzasadniony

jest względami ekonomicznymi, ale przede wszystkim względami bezpieczeństwa operacji lotniczych i eksploatacji sprzętu.

Niepokojący jest fakt, iż w ostatnim okresie pojawia się w kraju alternatywna możliwość uzyskiwania specjalności lotniczych, w tym licencji pilota, uprawniających do podjęcia pracy zarobkowej w tym zawodzie. Chodzi o prywatne ośrodki szkolenia lotniczego, których egzystencja w warunkach gospodarki rynkowej jest rzeczą naturalną, niemniej jednak w znakomitej większości przypadków kandydaci do szkolenia kwalifikowani są bez względu na stopień osobistych predyspozycji do tego rodzaju profesji. Sytuacja taka może w przyszłości stwarzać ogromne zagrożenie dla bezpiecznego podróżowania, również dla lotnictwa komunikacyjnego. Podnosimy tę kwestię z tego powodu, iż część dotacji z budżetu państwa przeznaczonej na kształcenie licencjonowanych kadr lotnictwa cywilnego transferowana jest do państwowych zawodowych szkół wyższych, które nie posiadając własnej bazy, powierzają proces szkolenia wspomnianym ośrodkom prywatnym. Praktyka ta spowodowała obniżenie wysokości dotacji dla Politechniki Rzeszowskiej, która jako jedyna szkoła wyższa posiada certyfikowany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego Ośrodek Kształcenia Lotniczego.

Kontynuowanie i doskonalenie procesu kształcenia pilotów w Ośrodku Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, co wymaga finansowania zapewniającego akceptowalny poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych i eksploatacji sprzętu, uważamy za absolutnie konieczne. Niedoinwestowanie byłoby równoznaczne ze zniszczeniem ponadtrzydziestoletniego dorobku w tak newralgicznym obszarze kształcenia.

Środowisko akademickie Politechniki Rzeszowskiej, kierując się poczuciem wielkiej odpowiedzialności za funkcjonowanie jedynego w Polsce i jednego z nielicznych w Europie ośrodka kształcenia pilotów lotnictwa komunikacyjnego będącego w strukturze wyższej uczelni politechnicznej, podejmuje wysiłek dotyczący przywrócenia finansowania Ośrodka Kształcenia Lotniczego do poziomu zapewniającego wypełnianie statutowej działalności, zwracając się z problemem do przedstawicieli władz i parlamentarzystów.

Dofinansowanie zapobiegnie zniszczeniu mozolnie wypracowanego, dobrze funkcjonującego, sprawdzonego systemu kształcenia, a także zniweczeniu rozwoju naukowego kierunku: lotnictwo i kosmonautyka w Politechnice Rzeszowskiej.

Panie Ministrze! Pragnę w szczególności podkreślić, że:

– dotychczasowa dotacja z Ministerstwa Infrastruktury na zadania związane z działalnością lotniczą jest niewystarczająca i nie zapewnia bezpiecznego prowadzenia szkolenia lotniczego studentów w Ośrodku Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej;

– w okresie ostatnich dziesięciu lat, to jest od 1999 r., dotacja dla Ośrodka Kształcenia Lotniczego praktycznie kwotowo nie uległa zmianie, a jej wzrost w tym czasie od 3.082.671 zł w 1999 r. do 3.243.000 zł w roku 2008, czyli wynoszący 5,2%, nie pokrywał inflacji oraz nie uwzględniał bardzo dużego kilkuletniego wzrostu cen paliwa lotniczego, wprowadzonych nowymi przepisami obowiązkowych i wyższych stawek ubezpieczenia OC działalności lotniczej, ubezpieczenia statków powietrznych oraz wzrostu wynagrodzeń;

– brak prawidłowej dotacji dla OKL, która naszym zdaniem powinna wynosić około 7 milionów zł w skali roku, przy ustawicznym deficycie środków finansowych grozi pogorszeniem bezpieczeństwa prowadzonych szkoleń lotniczych;

– w roku 2009 Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję z naruszeniem obowiązujących rozporządzeń o obniżeniu dotacji dla Ośrodka Kształcenia Lotniczego do kwoty 2,6 miliona zł, co jest zagrożeniem dla bezpieczeństwa szkolonej młodzieży.

W związku z tym uzasadnieniem opisane obniżanie na przestrzeni ostatnich dziesięciu lat dotacji dla Ośrodka Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej z 3.082.671 zł w 1999 r. do 2.600.000 zł w 2009 r. oznacza dramatyczne obniżenie dotacji kosztem bezpieczeństwa szkolenia lotniczego studentów i może spowodować likwidację jedynego certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego w szkołach wyższych.

Dodatkowo w latach 2008 i 2009 nastąpiło niezgodne z obowiązującym prawem finansowanie przez Ministerstwo Infrastruktury szkolenia lotniczego kadr lotniczych dla lotnictwa cywilnego w wyższych szkołach zawodowych, które nie posiadają własnego certyfikowanego ośrodka szkolenia lotniczego. Następuje błędne koło podziału tej samej i realnie coraz mniejszej dotacji pomiędzy coraz liczniejsze szkoły wyższe zamiast zwiększenia dotacji całkowitej na ten cel wobec gwałtownego rozwoju komunikacji lotniczej w Polsce i budowy nowych lotnisk na terenie naszego kraju.

Ze szczególną troską musimy zaprotestować przeciw planowanemu wprowadzeniu odpłatnego kształcenia studentów na stacjonarnym kierunku: pilotaż sprowadzającym się do propozycji pozyskiwania kredytów w bankach przez studentów studiów dziennych w celu ponoszenia opłat za szkolenie lotnicze. Taka propozycja ma szereg dyskwalifikujących ją wad, a są to:

– niekonstytucyjność ponoszenia kosztów kształcenia przez studentów specjalizacji: pilotaż;

– konieczność zwrotu części lub całości dotacji z Unii Europejskiej przez ośrodki lotnicze szkół wyższych, które otrzymały te dotacje na rozwój infrastruktury lotniczej;

– konieczność ponoszenia identycznych opłat i zaciągania kredytów przez studentów wyższych szkół morskich ze względu na uchwalenie wcześniej dla tych szkół przepisów prawa identycznych jak przepisy prawa dla szkół kształcących personel lotniczy dla lotnictwa cywilnego.

Uprzejmie prosimy Pana Ministra o wnikliwe i możliwie szybkie rozpatrzenie zgłoszonych problemów i nieprawidłowości i informację na temat podjętych działań w tym zakresie.

Zdzisław Pupa  
Tadeusz Gruszka