

Kodeks etyczny instruktora nauki jazdy – cz. 1

Normy są po to, by pomagać w dokonywaniu trafniejszych wyborów etycznych. Taką rolę ma odegrać przygotowywany właśnie kodeks etyki zawodowej.

W poprzednim numerze „Szkoły Jazdy” zaprezentowana została idea kodeksu etycznego, a ściślej kodeksu etyki zawodowej. Przypomnijmy, że kodeks etyczny (niekiedy nazywany kodeksem dobrych praktyk) to uporządkowany zbiór zasad, norm etycznych, które stanowią wytyczne codziennego postępowania zawodowego. Z założenia kodeksy etyki zawodowej mają służyć wszystkim tym, którzy zdecydowali się związać swą przyszłość z danym zawodem. Krótko mówiąc, wyznaczają one moralne powinności przedstawicieli danej profesji. Etyka odgrywa istotną rolę w zawodach, od których zależy los poszczególnych ludzi. Od wieków stawia się wysokie wymagania przedstawicielom zawodów zaufania publicznego, a więc lekarzom, nauczycielom, prawnikom. Warto nadmienić, że za pierwszy kodeks etyczny uznaje się przysięgę Hipokratesa, który już w IV w. p.n.e. sformułował zasady etyczne regulujące postępowanie lekarzy. Od tamtego czasu, wraz z upływem stuleci, zaczęła rodzić się potrzeba formułowania kodeksów etycznych przez inne grupy zawodowe. W Polsce zasady etyczne ujęte w ramy kodeksów etycznych sformułowali już m.in. księgowi, prawnicy, doradcy podatkowi, biegli rewidenci, urzędnicy, internauci, windykatorzy, architekci, hotelarze, informatycy, farmaceutyci, pracownicy wyższych uczelni (są to tylko wybrane przykłady).

Czy kodeksy etyki zawodowej są obowiązkiem? To zależy. Kodeks etyczny to tzw. prawo honorowe, do którego nie można nikogo zmuszać i przekonywać. Z drugiej strony grupy zawodowe, które chcą dbać o prestiż i renomę, ustalają, że członkowie konkretnej profesji powinni zobowiązać się do przestrzegania określonych zasad. Nieprzebranie tych zasad wiązało się z dyshonorem. Takie ustalenia dowodzą, że grupa zawodowa jest wobec społeczeństwa transparentna, a jej członkowie prezentują wysoki poziom merytoryczny i przede wszystkim etyczny. Oznacza to, że w danym środowisku nie ma ludzi przypadkowych. Są to osoby (jak już napisano wcześniej) reprezentujące pewien



poziom, a co za tym idzie – są to ludzie z tzw. klasą, godni zaufania.

Czy instruktor nauki jazdy powinien być osobą godną zaufania? Odpowiedź jest jednoznaczna. Instruktor to autorytet wobec swoich kursantów, ale nie tylko wobec nich. To osoba reprezentująca wyższy poziom wiedzy z zakresu przepisów ruchu drogowego oraz umiejętności związanych z prowadzeniem pojazdów samochodowych aniżeli statystyczny kierowca. Ale nade wszystko instruktor to osoba, która swym zachowaniem pokazuje, że jest człowiekiem

Etyka odgrywa istotną rolę w zawodach, od których zależy los poszczególnych ludzi. Od wieków stawia się wysokie wymagania przedstawicielom zawodów zaufania publicznego, a więc lekarzom, nauczycielom, prawnikom.

szlachetnym, rzetelnym i uczciwym. Instruktor pozostaje pod nieustanną kontrolą społeczną. Niemoralne zachowania są szybko dostrzegane i oceniane. W dzisiejszych czasach bardzo łatwo jest stracić szacunek i zaufanie, a bardzo trudno jest je odzyskać. Instruktor to pedagog i nauczyciel (choć nie wskazują na to żadne usta-

wy dotyczące szkolnictwa). Jest jednak osobą, która przekazuje wiedzę. Dlatego od sposobu jej przekazania, od umiejętności zmotywowania swoich kursantów do stosowania dobrych, pozytywnych i kulturalnych zachowań zależy jakość poruszania się po drogach przyszłych kierowców. Na instruktorze nauki jazdy spoczywa zatem duża odpowiedzialność za „wychowanie” swoich kursantów. Przekazanie dobrych nawyków jest sztuką, która w dzisiejszych czasach możliwa jest dzięki bogatemu arsenałowi środków dydaktycznych.

Ktoś powie, że jest to czysty idealizm, może nawet przepisana regułka z podręcznika do dydaktyki czy psychologii. Ktoś powie, że przedstawiona charakterystyka nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości. Inni z kolei wskażą, że życie jest bardziej restrykcyjne, nieprzewidywalne, wręcz brutalne, aniżeli książkowa teoria. Być może z taką opinią należałoby się zgodzić, uwzględniając chociażby fakt szacunku wobec odmiennego poglądu. Jednak ważne jest to, aby instruktor miał poczucie własnej wartości i godności. Musi być świadomy swojej roli społecznej, która pokazuje, jak jego praca jest potrzebna i ważna.

Poprzedni artykuł z tej serii kończył się pytaniem dotyczącym istnienia kodeksu etycznego w zawodzie instruktora nauki jazdy. Odpowiedź na to pytanie jest twierdząca. W naszej branży ist-

nieje kodeks etyczny instruktora nauki jazdy. Rodzi się jednak kolejne pytanie: Czy kiedykolwiek my, szkoleniowcy, o nim słyszeliśmy? Czy czytaliśmy go? Zdania mogą być podzielone. Są tacy, którzy znają jego zasady, są również takie osoby, które w ogóle nie słyszały o jego istnieniu. Mogą pojawić się również instruktorzy (miejmy nadzieję, że takich w branży nie ma albo jest to grupa nieliczna), którzy nie są zainteresowani jego istnieniem, a co za tym idzie, obojętne im jest stosowanie się do jakichkolwiek zasad etycznych. Najczęściej takie osoby uważają, że etyka w ogóle nie ma sensu i że skoro inni ludzie są nieuczciwi, oszukują, kłamią, są nierzetelni, to nie warto stosować się do jakichkolwiek zasad. Ze smutkiem trzeba podkreślić, że są również opinie mówiące o tym, że naczelną zasadą w dzisiejszych czasach jest zero zasad. Ale nie wchodząc w filozoficzne dyskusje, musimy podkreślić, że podstawową normą etyczną jest szacunek wobec drugiego człowieka, dlatego należy uszanować wolę i postawę osób, które z własnej woli nie chcą zgłębiać tej problematyki.

Czym jest kodeks etyczny instruktora nauki jazdy i jaka jest jego geneza? Stanowi on zbiór przemyśleń instruktorów nauki jazdy i wykładowców instruktorów nauki jazdy, jakie zrodziły się podczas szkoleń na certyfikat kompetencji personelu w latach 2002-2003. Opinie i uwagi były konsultowane z Polską Federacją Stowarzyszeń Szkół Kierowców oraz Radą Ośrodków Szkolenia Kierowców pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego.

Kodeks zawiera 32 dyrektywy (zasady, normy postępowania), które z założenia mają przychylić się do poprawy wizerunku instruktora nauki jazdy. Przedstawione normy mają ponadto pomagać w dokonywaniu trafniejszych wyborów etycznych. Kodeks składa się z sześciu części:

1. Zasady ogólne.
2. Powinności instruktora nauki jazdy wobec kursantów.
3. Powinności instruktora nauki jazdy wobec własnej grupy zawodowej.
4. Powinności instruktora nauki jazdy wobec społeczeństwa.
5. Powinności reprezentantów nauki jazdy.
6. Powinności właścicieli ośrodków szkolenia kierowców.

Trzeba podkreślić, że redaktorami kodeksu są panie: Ida Leśnikowska-Matusiak i Maria Dąbrowska-Loranc z Instytutu Transportu Samochodowego oraz Marek Górny, wykładowca Specjalistycznego Ośrodka Szkolenia z Krakowa i Janusz Lupiński, ówczesny prezes ośrodków szkolenia kierowców pod patronatem Instytutu Transportu Samochodowego. Poszczególne części kodeksu zostaną szerzej przedstawione w następnym numerze miesięcznika. A zatem nie pozostaje nic innego, jak ponownie zaprosić Państwa do lektury. Z pozdrowieniami

Paweł Żuraw

Sto tysięcy mniej

Dokładnie o 96 520 mniej dokumentów praw jazdy wydano w 2010 roku w porównaniu z rokiem poprzednim. Analiza demograficzna pozwala jednak mieć nadzieję na poprawę.

Poprawa musi być, bo zdaniem branżowców i ekspertów branży szkolenia kierowców rynek szkoleń osiągnął już dno. Systematycznie z każdym miesiącem rynek kurczył się. O biesie mówią już nie tylko właściciele szkół jazdy, ale również dyrektorzy wojewódzkich ośrodków ruchu drogowego, którzy odnotowują mniejsze wpływy z egzaminów. Z danych przedstawionych przez Centralną Ewidencję Pojazdów i Kierowców wynika, że w 2010 roku wydano 556 736 dokumentów praw jazdy (wszystkich kategorii). To o 12 proc. mniej niż w roku poprzednim. W 2009 roku wydano 653 238 dokumentów uprawniających do prowadzenia pojazdów mechanicznych. Ze szczegółowej analizy wynika, że gorsze było drugie półrocze minionego roku. Największy spadek (14 tys. wydanych dokumentów mniej) odnotowano w październiku. Najmniej dokumentów wydano w maju i czerwcu (średnio 41,5 tys.).

Wśród przyczyn kurczenia się rynku pracy branżowcy najczęściej wymieniają niż demograficzny. Według informacji z Głównego Urzędu Statystycznego sytuacja na rynku szybko nie poprawi się. W nadchodzących latach liczba kursantów nadal będzie spadać. Liczba urodzeń w Polsce maleje od 1983 do 2003 roku (w 1983 r. urodziło się 724 tys. dzieci, a w 2003 r. niespełna 353 tys.). Tendencję wzrostową obserwujemy dopiero od 2004 r. O prawo jazdy mogą ubiegać się osoby, które ukończyły 18 lat. Obecnie są to osoby urodzone przed 1993 rokiem (w 1992 r. urodziło się 515 tys. osób). Z danych demograficznych wynika, że liczba potencjalnych kandydatów na kierowców zacznie rosnąć dopiero w 2022 r.

Okazuje się jednak, że sytuacja nie jest tak zła, jakby się mogło wydawać. Wszystko wskazuje na to, że branża szkoleniowa najgorszy rok ma już za sobą. Skąd taki wniosek? Dokładna analiza wskazuje na to, że w 2009 r. było 533 tys. 18-latków, którzy mogli ubiegać się o wy-

danie prawa jazdy. W 2010 r. liczba 18-latków była o 30 tys. mniejsza (503 tys.), jednak liczba wydanych praw jazdy spadła prawie o 100 tys. Okazuje się, że pogarszającą się sytuację na rynku nie odpowiada jedynie demografia. Najprawdopodobniej załamanie rynku szkoleń wiązało się głównie z ogólnym kryzysem.

– Teraz na rynku są lepsze nastroje i można oczekiwać, że sytuacja zacznie się poprawiać – uważa Maciej Matuśzak, prezes Ogólnopolskiego Stowarzyszenia KIEROWCA.PL. – Można oczekiwać, że na zrobienie prawa jazdy zdecydują się te osoby, które z powodu kryzysu nie zrobiły tego w 2010 roku.

Jeżeli prognozy ekspertów sprawdzą się, rynek szkoleń w 2011 roku może zacząć pęcznieć. Statystycznie około 60 proc. 18-latków robi prawo jazdy. W 2011 roku grupa

ta będzie liczyć ok. 300 tys. osób. W tym roku szkoły nauki jazdy mogą szturmować także 19- i 20-latkowie, którzy nie zrobili prawka w 2009 i 2008 roku. Z analizy statystycznej wynika, że to bardzo duża grupa. Bardzo interesujące jest zestawienie wyników w 2008 i 2009 roku. W 2008 r. (w tym roku było 547 tys. 18-latków) wydano 603 tys. dokumentów praw jazdy. Tymczasem w 2009 r., pomimo mniejszej liczby 18-latków (533 tys.), zanotowano wzrost liczby wydanych dokumentów aż o 50 tys.! Wniosek z tego płynie taki, że rynek szkoleń rządzi się swoimi, nie do końca zbadanymi prawami. Cała branża szkoleniowa żyje nadzieją na hossę. Rzetelnej analizie rynku będziemy mogli dokonać dopiero po pierwszym kwartale 2011 roku. Na bieżąco „Szkoła Jazdy” będzie informować o sytuacji na rynku. Tak jak w minionym roku, tak i w 2011 na pierwszej stronie będziemy umieszczać licznik wskazujący liczbę dokumentów wydanych w kolejnych miesiącach i porównanie do tego samego okresu 2010 r.

mur

