

W Rozporządzeniu Ministra infrastruktury z dnia 14 grudnia 2001 w sprawie szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez kierujących pojazdami instruktorów i egzaminatorów (Dz.U. Nr 150, poz. 1681 z 2001 r. w załączniku nr 7 przedstawiono charakterystykę absolwenta kursu kandydatów na egzaminatorów.

Formuła Rozporządzenia nie pozwala na rozwinięcie zagadnienia dotyczącego tworzenia wizerunku egzaminatora jako zawodu i niekwestionowanego autorytetu.

Wymogi stawiane przed egzaminatorami obejmują zarówno "przygotowanie zawodowe", administracyjne, pedagogiczne jak również obszar cech charakterologicznych, w tym kulturę osobistą. Niezależnie od powyższego istotnym aspektem jest umiejętność oceny kwalifikacji kandydatów na kierowców. Cechą nadrzędną jest natomiast przestrzeganie etyki zawodowej.

Pojęcie "przygotowanie zawodowe" odnosi się do najszerszego zakresu w interdyscyplinarnej profesji egzaminatora i w tym przypadku obejmuje m in. nie tylko wymóg posiadania odpowiednich kategorii prawa jazdy, ale również umiejętność kierowania pojazdami, co nie zawsze jest tożsame.

Konsekwencją ww. obligatoryjnego wymogu jest znajomość prawa o ruchu drogowym. W tym przypadku znajomość ta stawia egzaminatora w roli eksperta, a więc i interpretatora prawa w warunkach egzaminowania. Logiczną konsekwencją jest biegła znajomość aktów prawnych (mam tu na myśli ustawę prawo o ruchu drogowym), oraz instrukcję egzaminowania, jako aktu wykonawczego wydawanego przez Ministra Infrastruktury.

Dalszą konsekwencją wynikającą ze wspomnianego wymogu posiadania prawa jazdy i umiejętności jazdy, jest znajomość szeroko pojętych zasad ruchu drogowego, tak w kontekście prawa, jak również techniki jazdy, czy obsługi pojazdów. Zmiany konstrukcyjne pojazdów, a są one bardzo dynamiczne, wymuszają systematyczne korekty, często w stosunku do utartych i szablonych dogmatów z zakresu użytkowania pojazdów. Stawia to przed egzaminatorami wyzwanie bycia otwartymi na nowości techniczne oraz zmian z zakresu organizacji ruchu drogowego. Splot tych uwarunkowań stawia egzaminatora w roli rzeczoznawcy z zakresu techniki samochodowej oraz biegłego w zakresie przepisów ruchu drogowego.

Autorytet wiedzy to tylko część wymogów stawianych egzaminatorowi - dla "dobrego egzaminatora" to po prostu wymóg i obowiązek.

Odrębnym zagadnieniem jest umiejętność realizacji procesu egzaminowania, tak w odniesieniu do zbiorowości - jakimi są grupy egzaminacyjne, jak i w stosunku do każdej osoby zdającej.

Umiejętność ta, oprócz prawidłowej organizacji przedkłada się na metodykę przeprowadzania egzaminu. Tu egzaminator przemienia się w nauczyciela' i pedagoga. Nauczyciel to powołanie, pedagog to wiedza. Połączenie tych dwóch aspektów powinno być zauważane przez dziesiątki, a nawet setki osób, z którymi spotyka się egzaminator. Stanowczość musi współbrzmieć z wyrozumiałością.

Pozytywny lub negatywny nastrój w czasie egzaminu wprowadza egzaminator, przede wszystkim za pomocą żywego słowa. Sposób mówienia musi być sugestywny, a jednocześnie naturalny. Egzaminator powinien wypowiadać się płynnie, jasno formułować zadania i upewniać się co do poprawności przyjęcia ich przez zdających egzamin.

Oddzielną sprawą w obszarze metodyki egzaminowania są ruchy i gesty egzaminatora. Te ostatnie powinny być ograniczone do minimum, ale jeśli już są to jednoznaczne i przyjazne osobie zdającej. Wręcz niedopuszczalne jest w czasie egzaminu spożywanie posiłków, palenie papierosów, żucie gumy, czy słuchanie walkmana.

Udzielając instruktażu czy dyspozycji egzaminator powinien uwzględnić fakt, że w grupie zdającej znajdują się osoby o różnym poziomie intelektualnym. Egzaminator powinien pamiętać o formie, w jakiej zwraca się do egzaminowanej osoby, w tym zwracać szczególną uwagę na słowa, siłę i barwę głosu, musi być przekonany, że dyspozycja została wydana w dobrej wierze, a zdający pragnie wykonać ją jak najlepiej. Te akcenty wymagają dobrego przygotowania psychologicznego.

Nie mniej istotnym czynnikiem wynikającym z metodyki jest odpowiednia postawa egzaminatora oraz schludny i przyjazny otoczeniu wygląd. Swym zachowaniem egzaminator nie może wzmagać stresu. Zachowanie odpowiedniej równowagi zasad postępowania z rolą egzaminatora-urzędnika jest wyróżnikiem poprawności stosowania metodyki w procesie egzaminowania.

Cechy urzędnika są jakby programowo przypisane egzaminatorowi. Jako urzędnik zdaje sobie sprawę, że jego decyzja jest podejmowana w imieniu Państwa, jest więc jego funkcjonariuszem czyli osobą publiczną, niezależnie od uwarunkowań formalno-prawnych.

Walory urzędnicze muszą się przełożyć na bezbłądność wypełnienia dokumentów oraz realizację wymogów stawianych przez obowiązujące przepisy, jak również zachowanie godności osobistej w stosunku do egzaminowanych. Jasne, że świadomość ta obejmuje również zdających.

Dla egzaminatorów funkcyjnych, szczególnie egzaminatora nadzorującego aspekty administracyjne, stanowią dominującą rolę, tak w strukturze wewnętrznej ośrodka egzaminowania, jak i w odbiorze zewnętrznym.

Istotnym aspektem pracy egzaminatora jest konieczność realizowania obowiązku egzaminatora w różnych warunkach atmosferycznych.

W praktyce 80% czasu pracy jest wykonywana w warunkach zewnętrznych, pozostałe 20% to praca o charakterze administracyjnym, wykonywana w pomieszczeniu (egzamin teoretyczny czy wypełnianie dokumentów).

Warunki pracy stawiają przed egzaminatorem bardzo duże wymagania zdrowotne.

Niezależnie od powyższego egzaminator to osoba sprawna fizycznie i o bardzo wysokiej rozdzielności uwagi. Musi percepcyjnie odbierać informację, dokonywać obserwacji w czasie jazdy, zapewniać jednocześnie bezpieczeństwo jazdy. Egzaminator dokonując oceny zachowań sytuacyjnych w danej chwili powinien przewidzieć ich następstwa podejmując odpowiednią decyzję. Sytuacje te budzą zastrzeżenia u wielu zdających. Moment podjęcia tej decyzji nie zależnie od zastrzeżeń zdających należy wyłącznie do egzaminatora.

Na dodatek egzaminator obarczony jest zadaniami biurokratycznymi, które pozornie mają mu ułatwić podejmowanie decyzji, w rzeczywistości utrudniają prowadzenie właściwej obserwacji.

Pamiętać też należy, że egzaminator ma być efektywny. W pojęciu jednych efektywność to liczba przeegzaminowanych osób. W pojęciu innych, do których zalicza się również autor, egzaminator efektywny "to taki egzaminator, który w oparciu o swoją wiedzę i obowiązujące procedury, trafnie i rzetelnie ocenia przygotowanie kandydata na kierowcę".

Klamrą spinającą i decydującą o sylwetce egzaminatora jest jego osobowość. W największym skrócie jest to zdolność likwidacji stresu, stworzenie przyjaznej atmosfery oraz dbałość o wytworzenie u zdających uczucia woli obiektywizmu oceny oraz wagi podejmowanej decyzji.

W procesie egzaminowania oprócz opisanych wcześniej cech, czynnikiem o bardzo dużym ciężarze gatunkowym jest odpowiedzialność moralna. Obejmuje ona stronę etyczną, jak również odpowiedzialność za podjętą decyzję.

Kierowcy to grupa osób podwyższonego ryzyka. Wypadki w 90% są spowodowane z winy kierowców, a liczby te są przestraszające - rocznie ponad 7 tyś. zabitych oraz ponad 80 tyś. rannych. Sytuacja ta nie jest działaniem ślepego przypadku. Ocenie nie może podlegać tylko przygotowanie programowe. W hierarchii kryteriów aspektem równoprawnym, a kto wie czy nie decydującym, jest ocena kandydatów pod względem oceny przez zdającego stopnia niebezpieczeństwa zaistniałego w czasie jazdy oraz właściwej reakcji na zaistniałą sytuację. W tym kontekście dochodzi jeszcze jeden aspekt - odporność psychiczna egzaminatora.

Świadomość ww., odpowiedzialności z jednej strony, z drugiej zaś nieodparta chęć uzyskania prawa jazdy przez zdającego (niezależnie od stopnia przygotowania), jest kolejnym czynnikiem obciążającym psychikę egzaminatora. Gdy doda się fakt, że w polskich warunkach winą za nieprzygotowanego kandydata na kierowcę obciąża się egzaminatora, to problem odporności psychicznej wzrasta do poważnego zagadnienia.

Czy jedna osoba może podołać tylu wymogom? Udzielenie bezkrytycznie twierdzącej odpowiedzi byłoby nieuczciwe. Trudno wymagać, aby każdy egzaminator posiadał wszystkie opisane zalety. Ważne jest natomiast, aby dostrzegał własne braki i niedociągnięcia. Analizowanie i korekta własnych ujemnych cech, w tym cech osobowych, umożliwia zbliżanie się do wzorca idealnego. Dążenie do ideału musi być związane z przeświadczeniem, że podjęta przez egzaminatora decyzja nie jest obarczana uprzedzeniem czy złośliwością i aby ta decyzja była trafna w kontekście wizji zachowań przyszłego kierowcy.