

Opinia Marka Pawłowskiego*, prezesa Klubu Pilotów ORION w Warszawie dot. deregulacji działalności regulowanej pilota wycieczek i zawodu przewodnika.

Dyskusja w kwestii regulacji zawodu przewodnika i działalności regulowanej pilota wycieczek rozkręciła się na dobre. Zdania są podzielone, a język dyskusji mocno się zaostrza – szczególnie po stronie zwolenników deregulacji. Spośród wielu argumentów i pseudoargumentów przytaczanych za deregulacją wybrałem kilka. Zaznaczam, że nie są to tylko te, które przytaczane są na różnego rodzaju blogach i mniej lub bardziej oficjalnych forach. Wiele z nich, to prywatne opinie ludzi z branży – lub bliskiej branży, wypowiedziane w luźnych rozmowach. Zresztą odnoszę wrażenie, że mają one znacznie większą wartość merytoryczną niż zjadliwe i szkalujące artykuły z blogów, noszące znamiona jakiejś prywatnej krucjaty.

1. Deregulacja otworzy rynek pilotów i przewodników

To sformułowanie już w swoim założeniu jest w mojej opinii błędne. Zakłada bowiem, że rynek ten jest zamknięty. To, że funkcjonują kursy przygotowujące i egzaminy sprawdzające to przygotowanie, nie znaczy że rynek jest zamknięty. Każdego roku tysiące ludzi kończy takie kursy i zdaje egzaminy. Nie ma sytuacji braku pilotów i przewodników, to raczej oni szukają pracy, wędrują od biura do biura i składają aplikacje.

Piszę to jako wieloletni wykładowca i pilot, który sam wielokrotnie pomagał pilotom znaleźć pracę. Tak więc argument o otwarciu rynku jest nieprawdziwy. Kursy i egzaminy stanowią raczej środek do podniesienia standardów i lepszego przygotowania merytorycznego niż do zamykania, czy ograniczania rynku.

Już słyhać głosy z biur podróży, że dla pewności i tak - w przypadku deregulacji – będą zatrudniać Pilotów i Przewodników z licencją. Tym samym "deregulacja" może się wręcz zakończyć przynajmniej czasowym zamknięciem rynku dla nowych Pilotów. A to zupełna przeciwność w stosunku do założeń.

2. Kursy i egzaminy są w znacznej części niepraktyczne

Zasadne jest pytanie, kto ustalił taki a nie inny program kursów? Przypominam, że harmonogram i założenia programowe oraz ramy czasowe kursów są organizatorom tych kursów narzucone z góry.

W zeszłym roku 2011 wymagania co do kursów zmieniły się – obowiązkowo wydłużono czas ich trwania i rozszerzono program. Część ze zmian jest rozsądna, ale część bez wątplenia nie. Pytanie tylko, po co wprowadzano te wszystkie zmiany skoro teraz, ta sama ekipa rządząca chce deregulacji zawodu pilota... Przy tym zmian tych nie konsultowano z organizatorami kursów, a przecież oni znają się na rzeczy najlepiej. Może zrobiono to właśnie, aby podnosić teraz ten argument? Tak czy inaczej rozwiązaniem sprawy jest modyfikacja kursów i egzaminów a nie ich likwidacja.

3. Kursy i egzaminy nie dają gwarancji kompetencji Pilotów i Przewodników

Oczywiście, że nie – podobnie jak studia nie gwarantują, że absolwent będzie dobrym fachowcem, a zdany egzamin na prawo jazdy nie gwarantuje, że będzie się dobrym kierowcą.

Są tu jednak trzy ważne aspekty: po pierwsze, kurs zawsze daje podstawy zawodu i ogólne pojęcie o nim. Brak kursu gwarantuje, że takich podstaw nie będzie. Po drugie, kandydaci na Pilotów i Przewodników, wybierają kursy o określonej renomie, które dają gwarancję określonego

poziomu – wybór szkół jest spory. I wreszcie trzecia sprawa – sami kandydaci.

Od kilku lat można zauważyć, że na kursy słuchacze przychodzą świadomie. To już nie te czasy, gdy trafiały się osoby przypadkowe lub takie, które za licencję Pilotą lub Przewodnika dostawały dodatkowe punkty na uczelniach np. na AWF. Wtedy rzeczywiście zdarzały się jednostki o żenującym wręcz poziomie, które pracowały tylko na zdany egzamin – czyli kuły na pamięć pytania do testów. Te czasy jednak minęły.

Z satysfakcją można zauważyć, że poziom kandydatów na Pilotów i Przewodników jest wysoki. A stąd już tylko krok do stwierdzenia prostego, niemal matematycznego, że Dobry Kursant + Dobry Kurs = Potencjalnie Dobry Pilot. Tak więc kursy, dają pewną gwarancję, o ile trafią na dobry "materiał". Zwłaszcza, że wszystkie one mają dodatkowe wewnętrzne egzaminy i testy – dbając tym samym o swoją renomę. Całkowita deregulacja zawodu Pilotą i Przewodnika spowoduje, że Ci, którzy pilotami być chcą, ale się nie nadają, będą "testowani" na turystach.

4. Można być dobrym Pilotem lub Przewodnikiem bez kursu – kursy są niepotrzebne

Pewną odpowiedź na ten argument dałem w poprzednim punkcie. Pozostało jednak kilka punktów, które przez podnoszących ten argument są całkowicie pomijane a są absolutnie fundamentalne.

Pilotaż to nie jest tylko robienie dobrego wrażenia i fajne opowiadanie, a takie właśnie odnoszę wrażenie czytając niektóre teksty. Z pracą tą wiąże się szereg konkretnych zadań – procedury ubezpieczeniowe w przypadku choroby, wypadku, czy utraty bagażu. Współpraca z Policją w rozmaitych przypadkach, umiejętność przewidywania i rozwiązywania rozmaitych nieraz bardzo trudnych sytuacji. Pilot powinien znać przepisy celne i paszportowe – i co najważniejsze umieć te przepisy zastosować, jeśli istnieje taka konieczność.

Dla każdego praktyka, wszystko co tu piszę jest oczywiste. Jak osoba bez jakiegokolwiek przygotowania może się zmierzyć z tymi zadaniami?

Powtarzam – Pilot to nie tylko Wesoły Opowiadacz. Zwolennicy deregulacji zapominają o tym, że nie zawsze wszystko idzie doskonale. Rzeczywiście, kiedy wszystko jest w porządku Wesoły Opowiadacz wystarczy, ale co w sytuacji krytycznej?

Podczas swych wyjazdów wielokrotnie spotykałem pilotów bez licencji. Bardzo dobrze znali daną destynację, znali języki – ale to wcale nie znaczy, że znali się na pilotażu. Kiedy dochodziło do sytuacji kryzysowych nie wiedzieli nawet jak postępować z Ubezpieczycielem, nie wiedzieli co wchodzi w skład ubezpieczenia, przy problemach z samolotem, nie wiedzieli z kim się kontaktować, jakie czynności wykonywać. Przykładów takich sytuacji mogę podać bardzo wiele.

Zwolennicy deregulacji podają skrajne przykłady profesorów historii, którzy nie mogą oprowadzać po miastach, o których uczą, złych pilotów z licencjami i fenomenów bez licencji. Wszystko prawda – ale, jak wspomniałem, są to skrajne przypadki. Każdego sezonu w trasę wyruszają tysiące Pilotów i Przewodników. Budowanie jakości kadry turystycznej powinno opierać się na metodycznej pracy i systemie kształcenia, a nie na jednostkowych – złych lub dobrych przykładach. To bywa spektakularne i przemawia do wyobraźni w czasie dyskusji, ale to nadal jest margines.

Praca Pilotą jest odpowiedzialna. Właśnie wtedy, kiedy sprawy zaczynają iść źle, albo kiedy zdarzy się coś trudnego, nieprzewidywalnego, można ocenić jego jakość. Nie jest tak, jak widzą to niektórzy, że pilot to tylko Animator. U podstaw pracy Pilotą leży wszechstronne przygotowanie techniczne. Opowiadanie i animowanie grupy to najprzyjemniejsza i najbardziej eksponowana część tej pracy, ale "niestety" nie jedyna.

Dobry Pilot zna mechanizmy funkcjonowania turystyki, wie jak postąpić w określonej sytuacji kryzysowej, jakie są możliwe rozwiązania, wypełnia papierki, których być może nie znosi, ale które również są elementem jego pracy, porusza się sprawnie w szeregu przepisów, wie jak

dogadać się z policją i służbami granicznymi, jak rozmawiać z celnikami, jakiej pomocy może oczekiwać z zewnątrz. To jest właśnie rdzeń pracy Pilota. Trudno zakładać, że osoba bez przygotowania będzie te rzeczy wiedziała – zresztą jak wspomniałem wcześniej, doświadczenie pokazuje, że nie mijam się z prawdą.

Deregulacja zawodu Pilota i Przewodnika niesie ze sobą zagrożenia, o których pomysłodawcy wydają się nie wiedzieć lub zapominać. Przytoczone powyżej punkty, to zaledwie kilka, z całego długiego szeregu wątpliwości.

Marek Pawłowski

***Marek Pawłowski**

Członek/założyciel Stowarzyszenia Pilotów i Podróżników SADHU w Warszawie, dziennikarz, piszący o podróżach i o turystyce; wykładowca akademicki i prowadzący kursy pilockie i rezydenckie. Organizuje wyjazdy, pilotuje i rezyduje. Zajmował się organizacją pobytu turystów podczas MŚ w piłce nożnej w Niemczech i ME w Austrii i Szwajcarii, a także na Igrzyskach Olimpijskich w Pekinie. Odpowiadał za angaż i przygotowanie pilotów, przygotowywał materiały dotyczące miejsc i aren wydarzeń. Współpracuje z wydawnictwem „Pascal” przy tworzeniu przewodników. Odwiedził ponad 50 krajów, wylądował w tak odległych miejscach jak Oman, Barbados, ST. Kitts and Nevis czy Guadelupa. Specjalizuje się zarówno w obsłudze grup wyjazdowych czy klientów indywidualnych, jak również wyjazdów incentive. W Szkole Pilotów ORION prowadzi zajęcia z obsługi grup młodzieżowych, sportowych, pielgrzymkowych i kongresów.