



W NUMERZE



Kwartalnik policyjny

CZASOPISMO CENTRUM SZKOLENIA POLICJI W LEGIONOWIE

Adres redakcji: ul. Zegrzyńska 121, 05-119 Legionowo
sekretariat: (22) 605-32-05, faks: (22) 605-35-38,
e-mail: kwartalnik@csp.edu.pl

Wydawca: Centrum Szkolenia Policji

Redaktor naczelny: nadkom. dr Iwona Klonowska-Senderska,
tel. (22) 605-31-83, iwonaklonowska76@interia.pl

Zastępcy redaktora naczelnego:
asp. sztab. dr Artur Steckiewicz, tel. (22) 605-37-34;
mł. asp. Piotr Maciejczak, p.maciejczak@mixbox.pl

Zespół redakcyjny:
nadkom. Hanna Grochowska (rzecznik prasowy CSP),
tel. (22) 605-32-29, rzecznikcsp@csp.edu.pl;
kom. Agnieszka Gorzałczyńska-Mróż;
podkom. Roman Majewski

Zdjęcia na okładce: Marek Krupa, Mariusz Mazewski
Projekt okładki: Wioleta Kaczańska
Opracowanie graficzne i skład DTP: Wioleta Kaczańska
Opracowanie redakcyjne i korekta: Monika Irzycka, Anna Krupecka-Krupińska

Druk: Wydział Wydawnictw i Poligrafii
Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, nakład: 1000 egz.

Numer zamknięto 12.03.2013 r.

RADA NAUKOWA

Przewodniczący rady: Zastępca Komendanta CSP insp. Jarosław GALUSZKA
Członkowie rady:
Rektor Uniwersytetu w Białymstoku prof. dr hab. Jerzy NIKITOROWICZ;
Rektor Pedagogium – Wyższej Szkoły Nauk Społecznych w Warszawie
prof. dr hab. Marek KONOPCZYŃSKI;
Prorektor Uniwersytetu Warszawskiego prof. Tadeusz TOMASZEWSKI;
Dziekan Wydziału Nauk Pedagogicznych Akademii Pedagogiki Specjalnej
dr hab. prof. APS Janusz GĘSICKI;
Prodziekan Wydziału Nauk Pedagogicznych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu
dr hab. prof. UMK Jacek BŁESZYŃSKI;
Kierownik Zakładu Pedagogiki Resocjalizacyjnej IPSiR UW
prof. dr hab. Lesław PYTKA;
prof. zw. dr hab. Jerzy NIEMIEC, Niepaństwowa Wyższa Szkoła Pedagogiczna
w Białymstoku;
Starosta Powiatu Legionowskiego Jan GRABIEC;
Zastępca Komendanta Centralnego Ośrodka Szkolenia SG w Koszalinie
plk SG Jarosław SUSZEK;
Komendant Szkoły Policji w Katowicach insp. Jarosław KALETA;
Komendant Szkoły Policji w Pile insp. Jerzy POWIECKI;
Komendant Szkoły Policji w Słupsku insp. Jacek GIL

WYWIAD

Piotr Maciejczak

Zmiany, zmiany, zmiany...

2

– wywiad z Mariuszem Wasiakiem
głównym specjalistą Zespołu Opiniotwórczo-Konsultacyjnego
Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji

RUCH DROGOWY

Adam Tarnowski

6

**Badania psychologiczne
w nowej ustawie o kierujących pojazdami**

Dariusz Boruszewski

8

**Najistotniejsze zmiany
w transporcie drogowym w 2011 i 2012 r.**

Krzysztof Zaranek, Dariusz Kulikowski

15

**Ślady kryminalistyczne na miejscu wypadku drogowego
z udziałem motocykla**

WSPÓŁPRACA MIĘDZYNARODOWA

Tomasz Safjański

21

**Ewolucja współpracy policyjnej na świecie.
Rys historyczny**

ZARZĄDZANIE W POLICJI

27

Elżbieta Kołodziejska-Powalska
Motywowanie. Część I. Teorie motywowania

Marek Nadarzewski

31

**Ogólne zasady rozwinienia jednostki organizacyjnej Policji
przewidzianej do militaryzacji w strukturze jednostki
zmilitaryzowanej Policji. Część I**

PRAWO

33

Krystyna Jankowska, Agnieszka Michalczuk
**Gospodarka mieszkaniowa. Równoważnik pieniężny
za brak lokalu mieszkalnego**

NAUKA W SŁUŻBIE

Beata Krzemień

37

**Czym jest pierwsza pomoc
i resuscytacja krążeniowo-oddechowa.
BLS u osób dorosłych**

Vademecum policjanta

44

Wskazówki i komentarze opracowane przez wykładowców CSP

KĄCIK JĘZYKOWY

Renata Cedro

48

Język angielski dla policjantów

ZMIANY, ZMIANY, ZMIANY...



z Mariuszem Wasiakiem

głównym specjalistą
Zespołu Opiniodawczo-Konsultacyjnego
Biura Ruchu Drogowego Komendy Głównej Policji
rozmawia Piotr Maciejczak

Panie Mariuszu, w bieżącym roku w przepisach ruchu drogowego dojdzie do wielu zmian. Którą z nich można uznać za najważniejszą?

Dotychczas przepisy regulujące wszelkie kwestie dotyczące wymagań stawianych kandydatom na kierowców oraz kierowcom, a także związane z uzyskaniem prawa jazdy oraz jego posiadaniem, zawarte były w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym¹ oraz aktach wykonawczych. Z dniem 19 stycznia 2013 r. weszła w życie ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami², która „przejęła” niemalże całość regulacji dotyczących kierowców. Podstawowym powodem uchwalenia odrębnej ustawy była konieczność wdrożenia dyrektyw unijnych do polskiego porządku prawnego³. W ustawie przewiduje się również dość szeroko rozbudowane regulacje w zakresie nadzoru nad kierującymi pojazdami. I to – tak ogólnie – można uznać za zmianę zasadniczą, podstawową.

To może teraz – według zasady „od ogółu do szczegółu” – omówimy konkretne zmiany, istotne zarówno z punktu widzenia kierujących, jak i policjantów.

Obszerność tematyki dotyczącej kierowców oraz uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami siłą rzeczy sprawia, że w czasie tej rozmowy możemy odnieść się tylko do niektórych zagadnień i problemów. Skupmy się może głównie na

MARIUSZ WASIAK

tych szczególnie ważnych dla wykonywania zadań przez policjantów.

Przed wszystkim, zgodnie z art. 1, ustawa o kierujących pojazdami określa osoby uprawnione do kierowania pojazdami na drogach publicznych oraz na drogach położonych w strefach zamieszkania i w strefach ruchu, a także wymagania w stosunku do tych osób, zasady uzyskiwania i cofania uprawnień do kierowania pojazdami oraz zatrzymywania dokumentów stwierdzających posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami. Określa również zasady prowadzenia działalności w zakresie uzyskiwania uprawnień i badań psychologicznych związanych z kierowaniem pojazdami, zasady wykonywania badań lekarskich i psychologicznych kierowców, instruktorów i egzaminatorów oraz kandydatów na kierowców, instruktorów i egzaminatorów, a ponadto – zasady prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie prowadzenia ośrodka doskonalenia techniki jazdy.

■ Kto zatem może dziś usiąść za kierownicą pojazdu?

W myśl art. 3 ust. 1 kierującym pojazdem może być osoba, która osiągnęła wymagany wiek i jest sprawna pod względem fizycznym i psychicznym oraz posiada umiejętność kierowania pojazdem w sposób niezagrażający bezpieczeństwu, nie utrudniający ruchu drogowego i nienarażający kogokolwiek na szkodę, oraz odpowiedni dokument stwierdzający uprawnienia do kierowania pojazdem; do alternatywnych warunków należy odbywanie, w ramach szkolenia, nauki jazdy albo zdawanie egzaminu państwowego. W tym zakresie są to wymagania określone poprzednio w art. 87 ust. 1 Prd. Zgodnie z ust. 2, kierującym pojazdem może być również osoba, która odbywa szkolenie w ramach kwalifikacji wstępnej, kwalifikacji wstępnej przyspieszonej, kwalifikacji wstępnej uzupełniającej lub kwalifikacji wstępnej uzupełniającej przyspieszonej – jest to szkolenie wymagane w ramach zdobywania kwalifikacji zawodowych przez osoby chcące wykonywać zawód kierowcy. Należy podkreślić, że w ramach jednej z wymienionych kwalifikacji wstępnych realizowana jest nauka techniki jazdy i od kursanta nie jest wymagane prawo jazdy – przepis ten usuwa dotychczasową lukę w tym zakresie. Warto przy tym zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 9 – uzyskanie kwalifikacji wstępnej daje podstawy do kierowania pojazdami objętymi prawem jazdy kategorii C lub C+E już po ukończeniu 18 lat, a w przypadku prawa jazdy D lub D+E – 21. Ogólnie, dla uzyskania prawa jazdy kategorii C wymagane jest ukończenie 21 lat, a prawa jazdy kategorii D – 24 lat.

■ A same dokumenty uprawniające do prowadzenia pojazdów? Czy tu zachodzą jakieś istotne zmiany?

Tu musimy pobawić się w małą wyliczankę. W art. 4 i 5 ustawa precyzyjnie określiła rodzaj dokumentów stwierdzających uprawnienie do kierowania pojazdami, wydanych w kraju i za granicą, oraz zakres korzystania z uprawnień.

I tak krajowym dokumentem stwierdzającym uprawnienie do kierowania motorowerem, pojazdem silnikowym lub zespołem pojazdów jest:

- 1) prawo jazdy – stwierdza ono do uprawnienia do kierowania określonymi pojazdami na terytorium Polski; ponadto uprawnia do kierowania pojazdami w ruchu międzynarodo-

wym na terytorium państw-stron Konwencji Wiedeńskiej, z wyłączeniem motorowerów i ciągników rolniczych, oraz na terytorium państw członkowskich UE oraz stowarzyszonych z UE gospodarczo (Szwajcaria, Norwegia, Lichtenstein, Islandia), z wyłączeniem ciągników rolniczych;

- 2) pozwolenie wojskowe, które stwierdza posiadanie przez żołnierza zasadniczej służby wojskowej i żołnierza służby kandydackiej uprawnienia do kierowania odpowiednim pojazdem silnikowym, zespołem pojazdów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub pojazdem pobranym w ramach świadczeń na rzecz obrony;
- 3) międzynarodowe prawo jazdy, które stwierdza uprawnienie do kierowania pojazdami silnikowymi, z wyjątkiem ciągników rolniczych, na terytorium państw-stron obu konwencji o ruchu drogowym, tj. Konwencji Genewskiej z 1949 r. oraz Konwencji Wiedeńskiej z 1968 r.; międzynarodowe prawo jazdy ważne jest łącznie z krajowym prawem jazdy.

Zagranicznym dokumentem stwierdzającym uprawnienie do kierowania na terytorium Polski jest:

- 1) międzynarodowe prawo jazdy w Konwencji Genewskiej oraz krajowe lub międzynarodowe prawo jazdy określone w Konwencji Wiedeńskiej – te prawa jazdy stwierdzają uprawnienia do kierowania pojazdem silnikowym w okresie 6 miesięcy od dnia rozpoczęcia stałego lub czasowego pobytu w Polsce;
- 2) prawo jazdy wydane w państwie członkowskim UE lub stowarzyszonym gospodarczo, które uprawnia do kierowania motorowerem lub pojazdem silnikowym w okresie ważności dokumentu.
- 3) zagraniczny dokument wojskowy, określony w umowach międzynarodowych, których Polska jest stroną – aktualnie trwa procedura podpisania porozumienia wykonawczego do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Stanów Zjednoczonych Ameryki o Statusie Sił Zbrojnych Stanów Zjednoczonych Ameryki na terytorium Rzeczypospolitej Polski podpisanej w Warszawie w dniu 11 grudnia 2009 r.⁴, które to rozporządzenie określa wzór „Poświadczenia”, tj. dokumentu wydawanego przez władze wojskowe Stanów Zjednoczonych Ameryki, poświadczającego uprawnienie członków sił zbrojnych (i członków ich rodzin) oraz personelu cywilnego (i członków rodzin tego personelu) do kierowania na terytorium Polski prywatnymi pojazdami silnikowymi.

Zgodnie z dyrektywą w sprawie praw jazdy kierowca może posiadać tylko jedno ważne prawo jazdy. Wyjątkiem jest prawo jazdy międzynarodowe oraz prawo jazdy wydawane przez marszałka województwa mazowieckiego członkom personelu dyplomatycznego i konsularnego oraz innym osobom korzystającym z immunitetów (art. 10 ust. 3). Należy także podkreślić, że na terytorium Polski nie jest uznawane prawo jazdy wydane w innym państwie członkowskim UE oraz państwie stowarzyszonym gospodarczo, jeżeli na terytorium któregoś z tych państw to prawo jazdy zostało zatrzymane lub jeżeli czasowo albo na stałe cofnięto posiadane uprawnienie do kierowania pojazdem.

Zgodnie z motywem 5 oraz art. 13 ust. 2 dyrektywy w sprawie praw jazdy nowe regulacje nie powinny naruszać uprawnień uzyskanych przed dniem 19 stycznia 2013 r. W tym świetle dla oceny zakresu posiadanych uprawnień niezbędne jest ustalenie daty ich wydania. Dotyczy to niektórych kategorii praw jazdy, albowiem część z nich została obwarowana dodatkowo-

mi ograniczeniami, których nie było przed dniem 19 stycznia 2013 r. W związku z tym warto zwrócić uwagę na prawo jazdy kategorii:

- 1) A1 – dodatkowym warunkiem jest określenie stosunku mocy do masy własnej „małego” motocykla, tj. 0,1 kW/kg;
- 2) D1 – dodatkowym warunkiem jest ograniczenie długości autobusu do 8 m.

W przepisach przejściowych jednoznacznie nie wskazano, że prawa jazdy tych kategorii uzyskane przed dniem 19 stycznia 2013 r. zachowują swoją ważność w odniesieniu do kierowania pojazdami niespełniającymi obecnie wskazanych warunków, niemniej jednak, mając na uwadze przywołane przepisy dyrektyw oraz art. 2 Konstytucji RP, należy je uznać. Jeżeli bowiem posiadacz wymienionej kategorii prawa jazdy posiadał uprawnienie i umiejętności do kierowania danym pojazdem bez wskazanych dodatkowych ograniczeń przed dniem 19 stycznia 2013 r., to trudno przyjąć, aby o północy, z chwilą nastania tej daty, umiejętności utracił.

■ A jednoślady i czterokołowce?

Rzeczywiście, warto poświęcić kilka słów uprawnieniu do kierowania motorowerem. Osoby, które przed dniem wejścia w życie ustawy nie ukończyły 18 lat, chcąc kierować tym pojazdem, muszą uzyskać prawo jazdy bądź nowej kategorii AM, bądź innej kategorii, która może być wydana osobom, które tego wieku nie osiągnęły, tj. kat. A1, B1 lub T. Zgodnie z art. 133 ust. 2, karta motorowerowa wydana na podstawie dotychczasowych przepisów zachowuje swoją ważność do czasu ukończenia przez jej posiadacza 18. roku życia. Jeżeli osoba ta nadal zamierza kierować motorowerem, a nie ma prawa jazdy, może wymienić tę kartę na prawo jazdy kategorii AM. Oczywiście wymiany tej może dokonać wcześniej, o ile ukończyła 14 lat. Na mocy art. 133 ust. 3 osoby, które w chwili wejścia w życie ustawy miały już ukończone 18 lat, zachowują prawo do kierowania motorowerem bez żadnych dodatkowych dokumentów stwierdzających do tego prawo – dotyczy to głównie tych osób, które w ogóle nie mają prawa jazdy. Należy jednak podkreślić, że uprawnienie wynikające wyłącznie z wieku dotyczy tylko motoroweru, a więc w odróżnieniu od posiadacza prawa jazdy kategorii AM, osoby te nie mogą kierować czterokołowcem lekkim.

Szczególnie problematyczne są uprawnienia wynikające z prawa jazdy kategorii B1. Przed wejściem w życie ustawy o kierujących pojazdami zakres tego uprawnienia obejmował nie tylko pojazdy zdefiniowane obecnie jako czterokołowce, lecz również pojazdy trójkołowe (obecnie mieszczące się w definicji motocykla) oraz inne pojazdy samochodowe o masie własnej nieprzekraczającej 550 kg, nie wyłączając lekkich samochodów osobowych. Obecnie prawo jazdy tej kategorii uprawnia do kierowania czterokołowcem oraz pojazdem objętym prawem jazdy kategorii AM (w praktyce chodzi o motorower, albowiem czterokołowiec lekki jest objęty bardziej ogólną definicją czterokołowca).

Wydaje się, że podobnie jak w przypadku prawa jazdy kategorii A1 i D1, posiadacz prawa jazdy kategorii B1 w dniu 19 stycznia 2013 r. posiadał już uprawnienia nabyte, a więc zgodnie z przywołanymi przepisami dyrektywy oraz wspomnianym art. 2 Konstytucji RP należałoby je uszanować. Należy jednak podkreślić, że interpretacja przedstawicieli ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, przekazana autorowi

w trybie roboczym, świadczy o celowym zabiegu mającym na celu usunięcie nieprawidłowości związanych z pojawieniem się na polskim rynku „odchudzonych” samochodów osobowych, którymi mogły kierować legalnie osoby, które nie ukończyły 18 lat. I taka interpretacja w przypadku tego prawa jazdy wydaje się być uzasadniona względami społecznymi i bezpieczeństwa ruchu drogowego.

■ Dość istotnym zagadnieniem wydaje się również kwestia zmian w zakresie kierowania osób na badania lekarskie i badania psychologiczne...

Jak najbardziej. Kwestie te uregulowano odpowiednio w rozdziale 12 (art. 75 i n.) oraz 13 (art. 82 i n.). W wyniku zmian Policja w ogóle już nie będzie bezpośrednio kierować kierowców na jedno i drugie badania. Warto przy tym zaznaczyć, że w nowych przepisach nie przewiduje się kierowania na badania lekarskie kierującego pojazdem, który uczestniczył w wypadku drogowym, w którym jest zabity lub ranny. Zgodnie z art. 82 ust. 1 pkt 3, kierujący motorowerem, pojazdem silnikowym lub tramwajem, jeżeli uczestniczył w wypadku drogowym, w następstwie którego inna osoba poniosła śmierć lub doznała obrażeń, o których mowa w art. 156 § 1 lub art. 157 § 1 Kodeksu karnego, podlega wyłącznie badaniu psychologicznemu z dziedziny transportu. Skierowanie na te badania wydaje starosta na wniosek organu kontroli ruchu drogowego (art. 99 ust. 2 pkt 2), a więc komendant powiatowy, miejski lub rejonowy Policji występuje do starosty wyłącznie z wnioskiem o skierowanie na badanie – postępowanie administracyjne w tej sprawie przeprowadza starosta. Kierowca podlega badaniu psychologicznemu także w razie przekroczenia liczby 24 punktów otrzymanych za naruszenie przepisów ruchu drogowego – również i w tym przypadku decyzję o skierowaniu na te badania wydaje starosta na podstawie wniosku organu kontroli ruchu. Mając na uwadze, że „gospodarzem” ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego jest właściwy komendant wojewódzki (Stołeczny) Policji i w razie stwierdzenia przekroczenia przez kierowcę wskazanej liczby punktów i tak będzie kierował wniosek do starosty o poddanie tegoż kierowcy kontrolnemu sprawdzeniu kwalifikacji, zasadne jest, aby wraz z tym wnioskiem złożył wniosek o poddanie tego samego kierowcy badaniu psychologicznemu.

Kolejna istotna zmiana dotyczy kierowania na badanie lekarskie oraz badanie psychologiczne kierowcy (motorniczego), który kierował pojazdem w stanie nietrzeźwości, w stanie po użyciu alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu. Również w tym przypadku decyzję o skierowaniu na badanie wydaje starosta (art. 99 ust. 1 pkt 2 lit. a i pkt 3 lit. a), jednakże na mocy art. 135a do dnia 3 stycznia 2016 r. podstawę do skierowania na te badania stanowi odpis wyroku przekazany staroście przez sąd w trybie art. 182 § 1 Kkw. Tak więc skierowanie na wspomniane badania realizowane są w ogóle bez formalnego udziału Policji.

W nowej ustawie, w art. 43 ust. 2 pkt 2, wyartykułowano wprost, że w sprawowaniu nadzoru w zakresie zgodności prowadzenia szkolenia osób ubiegających się o uzyskanie uprawnień do kierowania motorowerem lub pojazdami silnikowymi, a także kursu dla kandydatów na instruktorów i kandydatów na wykładowców oraz dla instruktorów i wykładowców z wymaganiami określonymi w przepisach ustawy – ze staro-

stą współpracuje Policja. Podobnie w przypadku egzaminowania – w art. 67 ust. 2 pkt 1 wskazano, że przy sprawowaniu nadzoru nad przeprowadzaniem egzaminów państwowych z marszałkiem województwa współpracuje Policja. Zarówno w jednym, jak i drugim przypadku chodzi o współpracę dotyczącą części praktycznej szkolenia lub egzaminowania, realizowanej poza ośrodkiem szkolenia kierowców i ośrodkiem egzaminowania.

W ramach poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym dużo mówiło się również o konieczności zwiększenia kontroli i nadzoru nad kierującymi, szczególnie młodymi i początkującymi, którzy stwarzali dotychczas największe problemy. Czy tak będzie w istocie?

Tak, jednym z celów przyjęcia ustawy o kierujących pojazdami miało być zwiększenie nadzoru nad kierującym. Wiązało się to z wprowadzeniem dwuletniego okresu próbnego dla posiadaczy prawa jazdy kategorii B, w trakcie którego „młody” kierowca miał ograniczone możliwości korzystania ze swoich uprawnień, m.in. obowiązywało go ograniczenie prędkości, konieczność poddania się kursowi dokształcającemu i szkoleniu praktycznemu, używanie symbolu niedoświadczonych kierowców, tj. zielonego liścia, czy też zakaz wykonywania zawodu kierowcy w zakresie prawa jazdy kategorii B oraz prowadzenia własnej działalności gospodarczej. Ponadto kierowca, który w okresie próbnym dopuścił się dwóch wykroczeń przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, miał być kierowany na kurs reedukacyjny oraz badanie psychologiczne (wówczas okres próbny miał być przedłużony o kolejne 2 lata); w razie dopuszczenia się w okresie próbnym trzeciego wykroczenia przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji lub przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji w ogóle tracił uprawnienia i aby je uzyskać, musiałby przejść cały cykl szkolenia i uzyskiwania uprawnień. Utrata uprawnień do kierowania pojazdami, a następnie okres próbny miał również dotyczyć „starych” kierowców, którzy w ciągu 5 lat, licząc od dnia, w którym odbyli reedukację (na którą byli skierowani w związku z przekroczeniem liczby 24 punktów za naruszanie przepisów ruchu drogowego), ponownie przekroczyli 24 punkty.

Ustawą z dnia 4 stycznia 2013 r. o zmianie ustawy o kierujących pojazdami⁵ termin wejścia w życie tych regulacji został przesunięty na dzień 4 stycznia 2016 r. W efekcie tej nowelizacji zachowane zostały dotychczasowe regulacje związane z funkcjonowaniem ewidencji kierowców naruszających przepisy ruchu drogowego, a więc występowanie przez komendanta wojewódzkiego (Stołecznego) Policji z wnioskiem o kontrolne sprawdzenie kwalifikacji kierowcy, który przekroczył liczbę 24 punktów za naruszenia przepisów ruchu drogowego (art. 114 ust. 1 pkt 1 lit b Prd) oraz o cofnięcie uprawnień kierowcy, który w okresie 1 roku od wydania po raz pierwszy prawa jazdy przekroczył liczbę 20 punktów za naruszenie przepisów ruchu drogowego (art. 140 ust. 1 pkt 3 Prd).

Na jakie zmiany w przepisach powinni jeszcze zwrócić uwagę policjanci?

Na pewno warto pamiętać, że ustawa o kierujących pojazdami dokonała kilku istotnych zmian w ustawie – Prawo o ruchu dro-

gowym. Jedną z nich, istotną dla pracy Policji, jest wskazanie w nowym art. 129i ust. 4, że warunki oraz tryb przeprowadzania badań w celu ustalenia zawartości alkoholu w organizmie określa ustawa z dnia 26 października 1982 r. o wychowaniu w trzeźwości i przeciwdziałaniu alkoholizmowi⁶. Na podstawie art. 47 ust. 2 tej ustawy Minister Zdrowia i Opieki Społecznej wydał w dniu 6 maja 1983 r. rozporządzenie w sprawie warunków i sposobu dokonywania badań na zawartość alkoholu w organizmie⁷, które w niezmiennym brzmieniu obowiązuje do dzisiejszego dnia. Warto zwrócić uwagę, że w § 4 ust. 1 rozporządzenia wskazano jedynie, że badanie wydychanego powietrza przeprowadza się za pomocą probierza trzeźwości przez przedmuchiwanie go przez osobę poddaną badaniu. Niewątpliwie urządzenie elektroniczne, o którym mowa w art. 129i ust. 1 Prd, mieści się w pojęciu probierza. W tym świetle z praktycznego punktu widzenia nadal powinny być stosowane przepisy zarządzenia nr 496 Komendanta Głównego Policji z dnia 25 maja 2004 r. w sprawie badań na zawartość w organizmie alkoholu lub środka działającego podobnie do alkoholu⁸.

Zmiany dotyczą również badań w celu ustalenia w organizmie obecności środka działającego podobnie do alkoholu (art. 129j Prd), niemniej jednak na mocy art. 137 dotychczasowe przepisy wykonawcze w tym zakresie (wydane na podstawie art. 127 ust. 4 Prd) zachowują moc przez okres 18 miesięcy.

Przedstawiłem jedynie wybrane aspekty związane przede wszystkim z nowymi regulacjami dotyczącymi kierowców oraz uzyskiwania uprawnień do kierowania pojazdami. Zapewne życie, jak zwykle, okaże się surowym egzaminatorem nowych rozwiązań ustawy. Należy jednak pamiętać, że ustawa nie została wdrożona w zamierzonym kształcie. Dopiero po wejściu wszystkich nowych uregulowań będzie można w pełni ocenić, czy cele ustawy, a więc podniesienie poziomu szkolenia i zwiększenie nadzoru nad kierującymi, a poprzez to podniesienie poziomu bezpieczeństwa na polskich drogach, zostały zrealizowane.

Dziękuję za rozmowę

¹ Dz. U. z 2012 r. poz. 1137.

² Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.

³ Ustawa o kierujących pojazdami dokonała wdrożenia dyrektywy nr 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) – Dz. Urz. UE L 403 z 30.12.2006, str. 18 oraz częściowo dyrektywy 2003/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie wstępnej kwalifikacji i okresowego szkolenia kierowców niektórych pojazdów drogowych do przewozu rzeczy lub osób, zmieniającej rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85 oraz dyrektywę Rady 91/439/EEG i uchylającą dyrektywę Rady 76/914/EEG (Dz. Urz. UE L 226 z 10.09.2003, s. 4, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne rozdz. 7, t. 7, s. 441, z późn. zm.).

⁴ Dz. U. z 2010 r. Nr 66, poz. 422 i 423.

⁵ Dz. U. z 2013 r. poz. 82.

⁶ Dz. U. z 2007 r. Nr 70, poz. 473, z późn. zm.

⁷ Dz. Urz. Nr 25, poz. 117.

⁸ Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 40, z późn. zm.

BADANIA PSYCHOLOGICZNE W NOWEJ USTAWIE O KIERUJĄCYCH POJAZDAMI

dr hab. Adam Tarnowski

Wydział Psychologii
Uniwersytetu Warszawskiego

Od ponad miesiąca obowiązują nowe przepisy ustawy o kierujących pojazdami¹. Mimo sporego bałaganu wiążącego się z jej uchwaleniem wprowadza ona szereg rozwiązań unowocześniających badania psychologiczne, zarówno te, którym podlegamy, jak i te, na które kierujemy.

Po pierwsze, prawa jazdy nie będą już bezterminowe. Prawo jazdy kategorii A lub B otrzymamy na 15 lat (i do jego przedłużenia będzie potrzebne badanie lekarskie), natomiast prawo jazdy kategorii C lub D należy wymieniać co 5 lat (i tu oprócz badań lekarskich będą konieczne również orzeczenia psychologiczne). Nie jest jeszcze znany dokładny termin wymiany dotychczasowych, bezterminowych praw jazdy, można jednak przypuszczać, że proces zakończy się za około 20 lat.

Pojazdy uprzywilejowane można prowadzić na podstawie dotychczasowych przepisów, jednak w ciągu 6 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy należy wymienić posiadane zaświadczenie na nowe zezwolenie. Nie powinno to stanowić większego problemu, o ile posiadamy ważne badania psychologiczne i lekarskie.

W przypadku przedłużania uprawnień skierowanie na badania psychologiczne kierowców policyjnych wydaje ich przełożony. Na razie nie ma dostępnych adekwatnych wzorów skierowań, więc możemy zgłaszać się na badania według starych przepisów (które nie wymagały posiadania skierowań). Po wejściu w życie odpowiednich rozporządzeń ministra zdrowia (dotyczących badań psychologicznych i lekarskich kierowców) skierowanie będzie konieczne. Oznacza to nie tylko zwiększenie ilości papieru w obiegu. Fakt kierowania na badanie daje komendantom status „podmiotu kierującego”, a więc w szczególności prawo do wniesienia odwołania od orzeczenia psychologicznego lub lekarskiego. Zatem przełożony zdziwiony faktem, że osoba sprawująca ciągle problemy jest „psychologicznie zdolna do prowadzenia pojazdów uprzywilejowanych”, może przeciwko tej decyzji zaprotestować, prosząc o przeprowadzenie niezależnych badań w Wojewódzkim Ośrodku Medycyny Pracy. Pewną niekonsekwencję przepisów stanowi brak obowiązku powiadomienia przez pracownię psychologiczną podmiotu kierującego o pozytywnym orzeczeniu, a więc może się zdarzyć, że zanim zapozna się on z orzeczeniem, upłynie ustawowy termin 14 dni przewidzianych na wniesienie odwołania.

Należy podkreślić, że o ile dokumentacja jest prowadzona prawidłowo, nie ma żadnych przesłanek, aby osoba uzyskująca negatywne orzeczenie w stosunku do kierowania pojazdami uprzywilejowanymi równocześnie miała być uznana za niezdol-

ną do prowadzenia pojazdów odpowiedniej kategorii również w normalnym ruchu drogowym.

Badania psychologiczne będą prowadzone według nowej metody, która po raz pierwszy zostanie bezpośrednio wprowadzona do rozporządzenia. Generalnie może się zdarzyć, że zamiast wysłuchanych aparatów Piórkowskiego (na których psychologowie pracują co najmniej od 90 lat) w pracowni zastaniemy nowocześniejszą aparaturę pozwalającą charakteryzować procesy poznawcze ze znacznie większą precyzją i podejmować trafniejsze decyzje. Trwa także dyskusja, czy badania w ciemni powinny należeć do obowiązków psychologa czy okulisty.

Zmienia się też sporo, jeśli chodzi o wysyłanie kierowców na badania psychologiczne. Niegdyś do obowiązków Policji należało bezpośrednio wystawianie skierowań osobom przekraczającym liczbę 24 punktów, sprawcom wypadków i prowadzącym pod wpływem alkoholu, obecnie procedura ta przebiega za pośrednictwem starostwa, które wydało prawo jazdy, a docelowo także CEPiK-u.

Z punktu widzenia współdziałania Policji i psychologów zmianom podlegają dwie istotne kwestie.

Po pierwsze, kierujemy na badania „kierujących pojazdem, którzy uczestniczyli w wypadku, w którym są zabił lub ranni”. Dotychczas kierowano jedynie sprawcę, co stwarzało szereg problemów. Przykłady można by mnożyć – niekiedy kierowca w tym trybie uzyskiwał orzeczenie negatywne u psychologa, a następnie sąd go uniewinniał, nakazując przywrócenie uprawnień (prawidłowa decyzja starostwa powinna polegać na skierowaniu na ponowne badanie, ponieważ, co prawda, prawo jazdy musi kierowcy zwrócić, ale ma poważne i udokumentowane zastrzeżenia dotyczące jego stanu zdrowia). Zdarzało się również że Policja nie widziała powodu do uznania badanego za sprawcę i dopiero sąd orzekał o jego winie. W takiej sytuacji na badania trafiał człowiek niekiedy wiele lat po zdarzeniu. Nierzadko również (w razie orzeczenia przez sąd zakazu prowadzenia pojazdów) badanie odbywało się na kilka lat przed możliwością powrotu za kierownicę. Takie absurdalne sytuacje w świetle obecnych przepisów będą znacznie rzadsze (choć niestety w części nadal możliwe).

BADANIA PSYCHOLOGICZNE

Obecny zapis jest prostszy do realizacji z punktu widzenia Policji, jednak psychologowie będą w sytuacji nie do pozazdroszczenia, zwłaszcza kiedy pojawią się u nich sprawcy i ofiary przekonywająco opowiadające o swoim absolutnie biernym i niezawinionym udziale w wypadku. Psycholog – dodajmy – nie dysponuje na wejściu żadną dokumentacją poza ogólnikowym skierowaniem, które nie zawiera danych o charakterze udziału w zdarzeniu. I znów wyobraźnia podsuwa teoretyczną możliwość sytuacji, kiedy to osoba poszkodowana w wypadku z cudzej winy doznaje złamania nogi (co wiąże się z dłuższym zwolnieniem), udaje się na badania psychologiczne, za które musi sama zapłacić, i w efekcie zostaje uznana za niezdolną, np. z powodu wydłużonego czasu reakcji. Pozostaje mieć nadzieję, że psychologowie poradzą sobie z tym problemem i zachowają zdrowy rozsądek, a ubezpieczyciele pokryją koszty badań ze środków OC sprawcy.

Drugą grupę kierowanych na badania stanowią miłośnicy jazdy na podwójnym gazie. Ustawodawca wskazał na potrzebę badania osób jadących nie tylko „pod wpływem” ale również „po użyciu” alkoholu i podobnie działających środków. Można więc założyć, że osób badanych przez psychologów będzie znacznie więcej. Również i w tym przypadku psychologowie będą musieli podejmować trudniejsze decyzje, ponieważ próg 0,2 dużo łatwiej przekroczyć w sposób przypadkowy niż 0,5. Ogólny kierunek zmian jest słuszny – każda osoba kierująca pojazdem po użyciu alkoholu powinna mieć okazję do poważnej rozmowy na ten temat, nawet jeśli jej stan wynika z niewiedzy lub przypadku. Wiedzę można uzupełnić, a kolejnych przypadków unikać. Rozmowa z psychologiem i omówienie wyników badań będą dobrą ku temu okazją.

Należy wspomnieć jeszcze o grupie osób popełniających dwa wykroczenia w okresie próbnym. Problem ten pojawi się dopiero w 2016 r. Można przypuszczać, że będą to ciekawi klienci dla psychologów, prawdopodobnie w większości młodzi i z dobrym refleksem, natomiast ich problem będą stanowić poczucie odpowiedzialności i rozważa. Trwają badania nad nowymi narzędziami psychologicznymi, które pozwolą ocenić, na ile zachowania na drodze są w istocie incydentalne (lub jest szansa na skorygowanie ich przez ukaranie), na ile zaś wynikają z trwałych cech osobowości. Jak wiadomo, ośrodki mózgowe odpowiedzialne za samokontrolę rozwijają się do ok. 27. roku życia (u kobiet nieco szybciej). Z wielu zachowań można zatem wyrosnąć, ważne jednak, żeby w tym czasie nie spowodować tragedii.

Warto omówić jeszcze jedną istotną i mało znaną kwestię kodów ograniczających użycie prawa jazdy. Są one wprowadzane przez lekarzy, jednak część z nich powinna być orzekana po konsultacji psychologicznej (a nawet na wniosek psychologa). W powszechnym użyciu jest jedynie kilka kodów (m.in. znany 01.01 nakazujący jazdę w okularach), tymczasem polskie prawo (implementując dyrektywy UE) pozwala na dużą swobodę w ustalaniu uprawnień kierowcy.

05 – ograniczone użycie (obowiązkowe stosowanie subkodów, ograniczenia jazdy spowodowane względami medycznymi)²
05.01 – jazda tylko w godzinach dziennych (na przykład: okres między jedną godziną po wschodzie słońca i jedną godziną przed zachodem)

05.02 – jazda tylko w promieniu ... km od miejsca zamieszkania posiadacza prawa jazdy lub w obrębie miasta/regionu ...

05.03 – jazda bez pasażerów

05.04 – jazda z prędkością nie większą niż ... km/h

05.05 – jazda tylko w towarzystwie innego posiadacza prawa jazdy

05.06 – bez przyczepy

05.07 – bez prawa wjazdu na autostrady

05.08 – zakaz spożywania alkoholu

Tak więc osoba np. legitymująca się prawem jazdy z ograniczeniem 05.08 nie może mieć podczas kontroli ani śladu alkoholu we krwi, i w mojej opinii taki zapis powinien być rutynowo stosowany przez lekarzy badających kierowców zatrzymanych po spożyciu alkoholu, ponieważ będzie działał dyscyplinująco i zmniejszy możliwość pomyłki. Każdy policjant, psycholog i lekarz zna z praktyki tłumaczenia „symboliczny kieliszek był, i myślałem że jeszcze się mieszczę w limicie...”.

Kody mogą działać również na korzyść kierowcy, np. osoba o ograniczonej sprawności, mieszkająca na obszarach wiejskich, której samochód jest potrzebny na co dzień do zaspokajania podstawowych potrzeb, może po zastosowaniu kodu 05.02 bezpiecznie poruszać się po znanej sobie okolicy, równocześnie nie wjeżdżając na tereny o dużym nasileniu ruchu, w których mogłaby stanowić zagrożenie dla siebie lub innych.

Osoby, których choroba może powodować okresowy spadek sprawności, powinny mieć orzekany kod 05.05, aby czując się słabo, mogli poprosić o zmianę za kierownicą. Bez tych możliwości jedynym wyjściem byłoby często wydanie takim osobom orzeczenia negatywnego, pogłębiającego społeczne wykluczenie.

Pewnym mankamentem jest brak możliwości kierowania przez starostę na badania psychologiczne, jeśli zachodzą podejrzenia, że stan psychiczny kierowcy uniemożliwia bezpieczną jazdę. Jeśli jesteśmy świadkami wyjątkowo nieadekwatnego zachowania kierowcy, możemy jednak powiadomić starostwo o możliwości wystąpienia przeciwwskazań ze względu na stan zdrowia. Uprawniony lekarz zbada kierowcę i, jeśli będzie taka potrzeba, skieruje go na badania psychologiczne.

Nowe prawo, o ile będzie stosowane sensownie i w sposób refleksyjny zarówno przez policjantów, jak też psychologów, lekarzy i urzędników, ma szansę przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach poprzez zmniejszenie zagrożeń wiążących się z czynnikiem ludzkim.

Jako psychologowie trudno mi nie zakończyć konkluzją, że w moich możliwościach leży jedynie ocena stanu kierowcy, i pośrednio spowodowanie utraty uprawnień. Smutna rzeczywistość polega na tym, że niezależnie od tego zdecydowana większość osób tracących prawo jazdy okazjonalnie lub stale prowadzi pojazdy, licząc na szczęście, wyrozumiałość funkcjonariuszy lub niski mandat. Aby więc cały system prowadził do rzeczywistej poprawy bezpieczeństwa na drogach, również na poziomie egzekwowania przepisów (a więc kontroli kierujących), a także świadomości społecznej, konieczne są dalsze ewolucyjne zmiany. □

¹ Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami (Dz. U. z 2011 r. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.).

² Dyrektywa 2006/126/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (przekształcenie) – tekst mający znaczenie dla EOG.

Summary

Psychological tests in the new act on drivers

In the article there were described the most important changes in legal regulations connected with psychological tests of drivers, among them police drivers of emergency vehicles.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

NAJISTOTNIEJSZE ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM W 2011 I 2012 R.



podinsp. Dariusz Boruszewski

Zastępca Kierownika
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

Transport drogowy to dziedzina życia, która ewoluuje jak żadna inna. Aby ułatwić pracę policjantom, którzy codziennie dokonują kontroli pojazdów wykonujących transport drogowy, w artykule zostaną przedstawione najistotniejsze zmiany w tym zakresie.

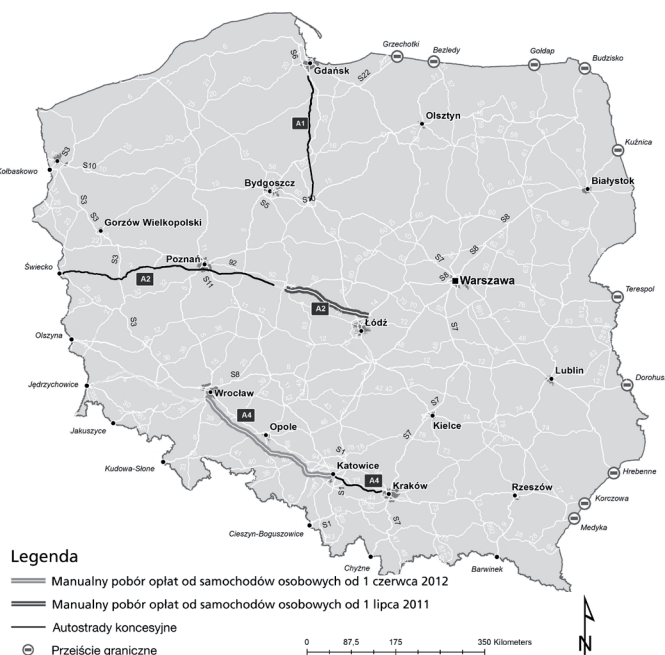
VIATOLL – ELEKTRONICZNY SYSTEM POBORU OPŁAT

ViaTOLL to system elektronicznego poboru opłat. Użytkownik pojazdu samochodowego lub zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony, a także użytkownik autobusu niezależnie od dopuszczalnej masy całkowitej, który porusza się po sieci dróg płatnych, jest zobowiązany do korzystania z systemu viaTOLL. W związku z tym musi zainstalować wewnątrz pojazdu urządzenie pokładowe zwane viaBOX, które komunikuje się z antenami umieszczonymi na bramownicach. Pojazdy zwolnione z opłaty elektronicznej to m.in.: pojazdy sił zbrojnych, Służby Celnej, Straży Granicznej i Policji. Pełna lista pojazdów zwolnionych z opłat została wskazana w art. 13 ustawy o drogach publicznych z dnia 21

marca 1985 r. (Dz. U. z 2007 r. Nr 19, poz. 115, z późn. zm.). Rozpoczęcie działania systemu viaTOLL nastąpiło 1 lipca 2011 r., a rejestracja użytkowników była możliwa już od 2 maja 2011 r.

MANUALNY POBÓR OPŁAT

Kierowcy pojazdów samochodowych oraz zespołów pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony od 1 lipca 2011 r. są zobowiązani do uiszczania opłat za przejazd wybranymi odcinkami autostrad, dróg ekspresowych i krajowych, zarządzanymi przez GDDKiA i w związku z tym mogą korzystać z manualnego systemu poboru opłat. Pobór opłat objął odcinek Konin – Stryków na autostradzie A2, od 1 czerwca 2012 r. objął także odcinek Bielany Wrocławskie – Sośnica na autostradzie A4. Pozostałe odcinki autostrad będą obejmowa-



Źródło: www.viaTOLL.pl

ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM

ne systemem sukcesywnie, po każdorazowym oddaniu ich do użytkowania. Manualny system poboru opłat na wymienionych powyżej odcinkach ma charakter zamknięty, co oznacza, że kierowca wjeżdżający na którykolwiek z wymienionych wyżej odcinków autostrad pobiera bilet, na podstawie którego dokonuje opłaty w miejscu poboru opłat, gdy opuszcza ten odcinek autostrady. Opłata za przejazd jest zróżnicowana w zależności od rodzaju pojazdu oraz liczby przejechanych kilometrów.

Wykaz odcinków objętych systemem viaTOLL został wskazany przez Ministerstwo Infrastruktury w rozporządzeniu Rady Ministrów w sprawie dróg krajowych lub ich odcinków, na których pobiera się opłatę elektroniczną oraz wysokości stawek opłaty, i jest dostępny na stronie www.viatoll.pl.

ZMIANA ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE OKRESOWYCH OGRANICZEŃ ORAZ ZAKAZU RUCHU NIEKTÓRYCH RODZAJÓW POJAZDÓW NA DROGACH

W dniu 1 lipca 2011 r. weszły w życie przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 czerwca 2011 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. Nr 135, poz. 793). Przepisy zawarte w tym rozporządzeniu zmieniają rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. Nr 147, poz. 1040, z późn. zm.).

Nowe przepisy zwalniają z obowiązku stosowania się do okresowych ograniczeń oraz zakazów ruchu na drogach pojazdy powyżej 12 t przewożące: kwiaty cięte, doniczkowe oraz darń rolowaną i używane dla potrzeb bezpłatnych medycznych badań profilaktycznych prowadzonych w mobilnych pracowniach (np. mammograficznych, diagnostycznych). Ponadto zmienione przepisy pozwalają na niestosowanie się do okresowych ograniczeń i zakazów w ruchu kierującym pojazdami powracającymi z zagranicy w celu zakończenia przewozu drogowego lub do odbiorcy przewożonego ładunku, mającego siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Bardzo ważna zmiana opublikowana została w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2012 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie okresowych ograniczeń oraz zakazu ruchu niektórych rodzajów pojazdów na drogach (Dz. U. z 2012 r. poz. 561). Nowość dotyczy § 2 pkt 3 cytowanego rozporządzenia.

§ 2. Wprowadza się okresowe ograniczenia ruchu pojazdów, o których mowa w § 1, poprzez zakaz ich ruchu na drogach na obszarze całego kraju, w następujących terminach: (...)

3) w okresie od ostatniego piątku czerwca do ostatniej niedzieli przed rozpoczęciem zajęć dydaktyczno-wychowawczych w szkołach, z zastrzeżeniem pkt 1 lit. h:

- a) od godziny 18.00 do godziny 22.00 w piątek,
- b) od godziny 8.00 do godziny 14.00 w sobotę,
- c) od godziny 8.00 do godziny 22.00 w niedzielę.

Zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 31 lipca 2007 r. (Dz. U. Nr 147, poz. 1040), artykuły szybko psujące się i środki spożywcze to: mięso i podroby jadalne; ryby i skorupiaki, mięczaki i inne bezkręgowce wodne; produkty mleczarskie, w szczególności: jogurty, kefir, śmietana, mleko spożywcze, twarogi, sery dojrzewające, masło, lody; jaja ptasie i masy jajeczne; kwiaty cięte i doniczkowe oraz darń

rolowana; warzywa i grzyby świeże i mrożone; owoce świeże i mrożone; zboża i surowce rolne służące do produkcji żywności, pasz i tłuszczów roślinnych; produkty przemysłu młynarskiego, w szczególności: maki, kasze, grysiaki i granulki zbożowe; tłuszcze i oleje pochodzenia zwierzęcego lub roślinnego; przetwory spożywcze, w szczególności z mięsa, drobiu, ryb oraz z warzyw i owoców; cukry i wyroby cukiernicze; przetwory ze zbóż, maki, skrobi lub mleka w proszku oraz pieczywo cukiernicze; napoje bezalkoholowe; pozostałości i odpady przemysłu spożywczego, gotowe pasze dla zwierząt; buraki cukrowe; ziemniaki; drożdże piekarskie prasowane i w formie mleczka drożdżowego; podłoże uprawowe pieczarek.

KONIEC „ŻÓŁTYCH TARCZEK”

Od dnia 31 sierpnia 2011 r. do polskiego porządku prawnego wszedł znówelizowany przepis art. 31 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o czasie pracy kierowców (Dz. U. z 2012 r. poz. 1155), który jasno określa, iż jedynym dokumentem potwierdzającym fakt nieprowadzenia pojazdu na terenie RP stało się zaświadczenie o działalności. Ustawa o zmianie ustawy o czasie pracy kierowców i ustawy o transporcie drogowym została ogłoszona w Dzienniku Ustaw z 16 sierpnia 2011 r. (Nr 168, poz. 1005). Ustawa ta wprowadziła wzór formularza zaświadczenia o działalności (formularz jest dostępny w formie elektronicznej i przeznaczonej do druku na stronie internetowej: <http://ec.europa.eu>). Jednolita treść zaświadczenia o działalności dokumentująca okresy wolne od pracy i inne niż prowadzenie pojazdu aktywności obowiązuje na terenie UE już od kilku lat. Na gruncie nowego przepisu przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest zobowiązany do wystawienia nowego formularza zaświadczenia w sześciu przypadkach.

„Art. 31. 1. Przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy jest obowiązany wystawić kierowcy wykonującemu przewóz drogowy zatrudnionemu u tego przedsiębiorcy zaświadczenie, w przypadku gdy kierowca:

- 1) przebywał na zwolnieniu lekarskim od pracy z powodu choroby;
 - 2) przebywał na urlopie wypoczynkowym;
 - 3) miał czas wolny od pracy;
 - 4) prowadził pojazd wyłączony z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 561/2006 lub Umowy AETR;
 - 5) wykonywał inną pracę niż prowadzenie pojazdu;
 - 6) pozostawał w gotowości w rozumieniu art. 9 ust. 1.
2. Przez czas wolny, o którym mowa w ust. 1 pkt 3, rozumie się okresy inne niż wymienione w ust. 1 pkt 1, 2 i 4–6, w których kierowca nie wykonywał pracy.

3. Zaświadczenie, o którym mowa w ust. 1, wystawione na przeznaczonym do druku formularzu, o którym mowa w decyzji Komisji nr 2007/230/WE z dnia 12 kwietnia 2007 r. w sprawie formularza dotyczącego przepisów socjalnych odnoszących się do działalności w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE L 99 z 14.04.2007, str. 14, z późn. zm.), przedsiębiorca wykonujący przewóz drogowy wręcza kierowcy przed rozpoczęciem przez kierowcę przewozu drogowego, a kierowca to zaświadczenie podpisuje. Minister właściwy do spraw transportu udostępnia na stronie podmiotowej urzędu obsługującego tego ministra wzór formularza zaświadczenia.

4. Przepisy ust. 1–3 stosuje się odpowiednio do kierowcy niezatrudnionego przez przedsiębiorcę, lecz wykonującego osobiście przewozy na jego rzecz, oraz do przedsiębiorcy osobiście wykonującego przewozy drogowe.”

Oznacza to, że odpoczynki i inne okresy potwierdzające nieprowadzenie pojazdu muszą być poświadczane za pomocą unijnego formularza. Od tego terminu nie można stosować „żółtych tarcz”, a w przypadku stwierdzenia w trakcie kontroli drogowej stosowania „żółtych tarcz”, należy zastosować postępowanie mandatowe w wysokości 500 zł.

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI Z 7 CZERWCA 2011 R. W SPRAWIE OBLICZANIA DZIENNEGO CZASU PROWADZENIA POJAZDU ZGODNIE Z ROZPORZĄDZENIEM (WE) NR 561/2006 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

Pomimo iż decyzja KE dotycząca zasady obliczania kwoty naruszeń za skrócenie odpoczynku dobowego nie jest zmianą przepisów, to jednak Ministerstwo Infrastruktury podjęło decyzję o zastosowaniu tego zalecenia w postępowaniach kontrolnych w Polsce. Można zatem przyjąć, że teraz skrócenie odpoczynku dziennego nawet do 7 h nie będzie powodowało naliczania mandatu za przekroczenie czasu jazdy dziennej (sumowanej z dwóch dni). Skrócenie odpoczynku dziennego z 9 h do 7 h jest określone mandatem 350 zł, natomiast z 11 h do 7 h jest zagrożone 750 zł mandatem. W poprzedniej wersji takie naruszenie dodatkowo powodowało sumowanie czasu jazdy dziennej i przekroczenia go o kilka godzin, co podnosiło kwotę grzywny o kolejne kilkaset złotych. Takie podejście do analizowania odpoczynków dziennych pozwoli zmniejszyć kwoty mandatów podczas kontroli w Polsce. Jednocześnie należy pamiętać o ciągłym śledzeniu informacji odnośnie stosowania ww. decyzji w innych krajach – gdyż nie wszystkie kraje UE uznały ten sposób kontrolowania.

TACHOGRAFY CYFROWE – REGUŁA 1 MINUTY

Od 1 października 2011 r. weszła w życie część ważnych artykułów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1266/2009 z dnia 16 grudnia 2009 r., dostosowujących po raz dziesiąty do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym (tekst mający znaczenie dla EOG). Na szczególną uwagę zasługuje zmiana dotycząca rejestracji czasu jazdy przez tachograf (reguła 1 minuty) oraz możliwość sporządzania dodatkowych wydruków – czynności wprowadzonych ręcznie.

Reguła 1 minuty – w dotychczas stosowanych tachografach, w przypadku kiedy w danej minucie choć przez 1 sekundę zmienił się stan na „jazda” – cała minuta zaliczana była do czasu jazdy. Uniemożliwiało to wykonywanie drobnych podjazdów w przypadku, gdy czas prowadzenia w okresie rozliczeniowym został już wykorzystany. Niejednokrotnie kierowcy, a nawet przedsiębiorcy korzystali z form niedozwolonych (stosowanie wyłączników „śpiących” w tachografach analogowych czy magnesów w tachografach cyfrowych), narażając się na poważne konsekwencje prawne i kary.

Obecnie we wszystkich nowo produkowanych tachografach (po 1 października 2011 r.) ma zastosowanie reguła 1 minuty, która polega na tym, że tachograf zapisuje taki stan danej minuty, jaki jest w niej przeważający. Czyli jeśli w danej minucie 29 sekund będzie jazdy, a 31 sekund odpoczynku to cała minuta będzie zaliczona do odpoczynku! Jest to szczególnie ważne, ponieważ umożliwia poruszanie się w korkach czy

robienie tzw. drobnych podjazdów, oczywiście zachowując podstawową zasadę, iż w danej minucie musi być więcej odpoczynku niż jazdy. Jeżeli natomiast w danej minucie jazda i odpoczynek będą trwały tyle samo (po 30 sekund), tachograf zarejestruje całą minutę jako czynność, która była rejestrowana ostatnio, tzn. w drugich 30 sekundach.

Pozostałe zmiany wprowadzane rozporządzeniem 1266/2009

Rozporządzenie wprowadziło:

- uproszczenie sposobu ręcznego wprowadzania czynności do tachografu, gdy karta była poza tachografem (wpisy manualne);
- możliwość drukowania nowych raportów, a mianowicie wykazu czynności wprowadzonych ręcznie, kiedy karta była poza tachografem;
- nowe formaty wydruków z tachografu;
- konieczność informowania kierowcy na 15 minut przed końcem i w momencie przekroczenia dopuszczalnego okresu prowadzenia bez przerwy w zgodzie z przepisami rozporządzenia 561/2006;
- wprowadzenie nowego piktogramu – Konflikt ruchowy pojazdu – od 1.10.2012 r.;
- dodatkowe źródło informujące tachograf o ruchu pojazdu (uniemożliwienie stosowania wyłączników sygnału prędkości itp.) – od 1.10.2012 r.;
- rejestracja zakłóceń czujnika ruchu przez obce pole magnetyczne (stosowanie magnesów do fałszowania zapisów) – od 1.10.2012 r.

CZAS PRACY KIEROWCY, CZYLI CO TRZEBA WIEDZIEĆ PO ZMIANIE PRZEPISÓW

W dniu 1 stycznia 2012 r. zaczęły obowiązywać nowe przepisy dotyczące czasu pracy kierowców. Nowe regulacje dotyczą przede wszystkim pory nocnej, układania harmonogramów oraz prowadzenia ewidencji czasu pracy.

INNA PRACA? OBOWIĄZUJĄ NOWE OŚWIADCZENIA

Nowe regulacje nakładają na pracodawcę konieczność posiadania oświadczeń o zatrudnieniu (lub niezatrudnieniu) kierowcy w innej firmie. Przed zmianą obowiązek ten dotyczył jedynie dodatkowej pracy świadczonej w ramach stosunku pracy, a stosowny dokument musiał obejmować wskazanie wymiaru etatu, w jakim dany kierowca był zatrudniony.

Pracodawca nie był jednak w stanie określić na postawie „starej” treści oświadczenia, czy kierowca nie przekroczył 60-godzinnej normy tygodniowej (liczonej łącznie dla wszystkich miejsc zatrudnienia). Niemożliwe było też stwierdzenie, czy kierowca pracuje dla innej firmy na podstawie umów cywilnoprawnych lub w ramach prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. W dodatku kierowcy wykonujący przewozy regularne na trasach do 50 km nie musieli składać żadnych oświadczeń.

Nowe przepisy uzupełniają te braki – kierowcy muszą składać oświadczenia o pracy w innej firmie bez względu na to, na jakiej podstawie są w niej zatrudnieni. W przypadku zatrudnienia w innej firmie na podstawie umowy cywilnoprawnej muszą też wskazać przeciętną liczbę przepracowanych godzin.

W związku z tym kierowca obowiązany jest dostarczyć pracodawcy uzupełniające oświadczenie o przeciętnej liczbie godzin przepracowanych w innej firmie. Pracodawca może też sporządzić nowe oświadczenie, uwzględniające zaktualizowane przepisy.

ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM

SKRÓCONO PORĘ NOCNA

Przed zmianą przepisów pora nocna dla kierowców (zatrudnienie w ramach stosunku pracy) obejmowała godziny z zakresu 21:00–7:00 lub cały ten czas w sytuacji, gdy pracodawca nie wyznaczył 8 „nocnych” godzin. Taki zapis nie odpowiadał jednak regulacjom unijnym, które definiują porę nocną jako 4-godzinny czas pracy.

Wraz z początkiem 2012 r. ustawa o czasie pracy kierowców, znowelizowana przez ustawę o zmianie ustawy o transporcie drogowym oraz niektórych innych ustaw, zawiera już zapisy dostosowujące prawo polskie do unijnego. W efekcie obowiązuje 4-godzinna pora nocna, którą pracodawca może wyznaczyć pomiędzy północą a 7:00.

Co ważne, interpretacja nowych przepisów dokonana przez Ministerstwo Infrastruktury wskazuje, że pora nocna powinna zostać ustalona w regulaminie pracy. Dotyczy to pracodawców, którzy mają obowiązek tworzyć taki regulamin. Jeśli zaś nie mają takiego obowiązku lub posiadają układ zbiorowy pracy, wyznaczenie pory nocnej dla kierowcy może się odbyć w inny sposób.

Pracodawca powinien jednak w takiej sytuacji oprzeć się na przepisach kodeksowych (art. 29 § 3 k.p. lub art. 104 § 1 i 2 k.p.), a to może wiązać się z koniecznością wydania dodatkowego wewnętrznego zarządzenia dotyczącego pory nocnej.

ZINDYWIDUALIZOWANA EWIDENCJA NIEOBECNOŚCI

Od 1 stycznia 2012 r. pracodawcy mają obowiązek prowadzenia indywidualnych kart ewidencji nieobecności (z podziałem na rodzaj i wymiar) kierowców w pracy. Ta zasada dotyczy wszystkich postaci ewidencji określonych w art. 25 ust. 1 ustawy o czasie pracy kierowców.

POJEDYNCZE USŁUGI OKAZJONALNE W TRANSPORCIE MIĘDZYNARODOWYM

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 1073/2009 zezwala kierowcy wykonującemu pojedyncze usługi okazjonalne w transporcie międzynarodowym odłożyć odpoczynku tygodniowego z sześciu do dwunastu okresów dwudziestoczworgodzinnych, licząc od końca poprzedniego odpoczynku tygodniowego. Podczas gdy w transporcie rzeczy odpoczynek tygodniowy należy rozpocząć nie później niż po zakończeniu sześciu dwudziestoczworgodzinnych okresów, licząc od końca poprzedniego okresu odpoczynku tygodniowego.

ZMIANY DO USTAWY PRAWO O RUCHU DROGOWYM

W dniu 19 października 2012 r. weszły w życie przepisy ustawy z dnia 18 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 222, poz. 1321). Na podstawie tych przepisów do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy, stosuje się przepisy dotychczas obowiązujące. Zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego wydane przed dniem 19.10.2012 r. zachowują ważność przez okres, na jaki zostały wydane, jednak nie dłużej niż do 18.04.2013 r.

Wprowadzenie zmian ma na celu ujednolicenie regulacji dotyczącej przejazdu pojazdu nienormatywnego. Dotychczas były one uregulowane w kilku aktach prawnych, co znacząco wpływało na możliwość uzyskania wiążącej informacji odnośnie wymiarów pojazdów nienormatywnych, a co za tym idzie – wystąpienia o stosowne zezwolenie. Wyżej wymieniona ustawa wprowadza ułatwienie dla przewoźników, większość kłuczowych w tej kwestii przepisów od dnia 19.10.2012 r. zawiera ustawa – Prawo o ruchu drogowym. Z pewnością zmniejszy to dezinformację, która dotąd miała miejsce.

Ustawa – Prawo o ruchu drogowym wprowadza nową definicję pojazdu nienormatywnego (art. 2 pkt 35a) oraz ładunku niepodzielnego (art. 2 pkt 35b) oraz pilota (art. 2 pkt 35c):

- **pojazd nienormatywny** – pojazd lub zespół pojazdów, którego naciski osi wraz z ładunkiem lub bez ładunku są większe od dopuszczalnych, przewidzianych dla danej drogi w przepisach o drogach publicznych, lub którego wymiary lub rzeczywista masa całkowita wraz z ładunkiem lub bez niego są większe od dopuszczalnych, przewidzianych w przepisach niniejszej ustawy;
- **ładunek niepodzielny** – ładunek, który bez niewspółmiernie wysokich kosztów lub ryzyka powstania szkody nie może być podzielony na dwa lub więcej mniejszych ładunków;
- **pilot** – osoba odpowiedzialna za zapewnienie bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz minimalizację utrudnień w ruchu drogowym w czasie przejazdu pojazdu.

Zgodnie z art. 64 ustawy – Prawo o ruchu drogowym od dnia 19 października 2012 r. ruch pojazdu nienormatywnego jest dozwolony pod warunkiem:

- 1) uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego odpowiedniej kategorii, wydawanego, w drodze decyzji administracyjnej, przez właściwy organ, a w przypadku pojazdu nienormatywnego należącego do Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej pod warunkiem uzyskania zezwolenia wojskowego na przejazd drogowy, wydawanego przez właściwy organ wojskowy;
- 2) przestrzegania warunków przejazdu określonych w zezwoleniu, o którym mowa w pkt 1;
- 3) pilotowania przejazdu pojazdu nienormatywnego przez pilota, w przypadku gdy pojazd przekracza co najmniej jedną z następujących wielkości:
 - a) długość – 23 m,
 - b) szerokość – 3,2 m,
 - c) wysokość – 4,5 m,
 - d) rzeczywista masa całkowita – 60 t;
- 4) zachowania szczególnej ostrożności przez kierującego pojazdem nienormatywnym.

2. Zabrania się przewozu pojazdem nienormatywnym ładunków innych niż ładunek niepodzielny, z wyłączeniem pojazdów nienormatywnych uprawnionych do poruszania się na podstawie zezwoleń kategorii I lub kategorii II. (...)

4. Kierujący pojazdem nienormatywnym jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać uprawnionym osobom zezwolenie, o którym mowa w ust. 1 pkt 1, albo wypis z zezwolenia w przypadku zezwolenia kategorii I.

5. Organ wydający zezwolenie na przejazd pojazdu nienormatywnego prowadzi rejestr wydanych zezwoleń. W rejestrze umieszcza się następujące dane:

- 1) numer zezwolenia;
- 2) datę wydania zezwolenia;
- 3) kategorię zezwolenia;
- 4) podmiotu, na który zezwolenie zostało wydane;
- 5) pojazdu lub zespołu pojazdów, jeżeli zostały określone w zezwoleniu.

Art. 64a. 1. Zezwolenie kategorii I na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane w celu umożliwienia dojazdu do i ze wskazanego w zezwoleniu miejsca i uprawnia do ruchu po drodze wskazanej w zezwoleniu.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje zarządca drogi właściwy dla drogi, po której ruch ma być wykonywany. Zezwolenie wydaje się, po uiszczeniu opłaty, w terminie 7 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.

4. Wydając zezwolenie, zarządca drogi wydaje także jego wypis lub wypisy w liczbie odpowiadającej liczbie pojazdów samochodowych określonych we wniosku o wydanie zezwolenia.

5. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia, na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy lub 12 miesięcy, bez wskazania pojazdów, którymi ma być wykonywany przewóz.

6. Opłatę za wydanie zezwolenia ustala się w kwocie stanowiącej iloczyn liczby wypisów i odpowiedniej stawki opłaty za zezwolenie w tej kategorii.

Art. 64b. 1. Zezwolenie kategorii II jest wydawane na przejazd nienormatywnego pojazdu wolnobieżnego, ciągnika rolniczego albo zespołu pojazdów składającego się z pojazdu wolnobieżnego lub ciągnika rolniczego i przyczepy specjalnej.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek podmiotu wykonującego przejazd. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje starosta właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu. Zezwolenie wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie.

4. Zezwolenie wydaje się na okres 12 miesięcy, wskazując w nim:

- 5) podmiot wykonujący przejazd;
- 6) pojazd, którym będzie wykonywany przejazd. (...)

Art. 64c. 1. Zezwolenia kategorii III–VI na przejazd pojazdu nienormatywnego są wydawane na wskazany we wniosku okres: miesiąca, 6 miesięcy, 12 miesięcy lub 24 miesięcy.

2. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Do wniosku dołącza się dowód wniesienia opłaty za wydanie zezwolenia.

3. Zezwolenie wydaje:

- 1) właściwy ze względu na siedzibę wnioskodawcy albo miejsce rozpoczęcia przejazdu starosta – w zakresie zezwoleń kategorii III;
- 2) Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad – w zakresie zezwoleń kategorii IV–VI.

4. Zezwolenia kategorii III i IV przy wjeździe na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wydaje także naczelnik urzędu celnego.

5. Zezwolenie kategorii IV uprawnia do poruszania się pojazdami i drogami, określonymi dla zezwolenia kategorii III.

6. Zezwolenie kategorii VI uprawnia do poruszania się pojazdami i drogami, określonymi dla zezwolenia kategorii V.

7. Zezwolenie wydaje się po uiszczeniu opłaty, w terminie 3 dni roboczych od dnia złożenia wniosku o jego wydanie. W przypadku niewydania zezwolenia zwraca się wniesioną opłatę.

8. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wykonującego przejazd, bez wskazania pojazdu, którym przejazd będzie wykonywany. Do zezwolenia kategorii VI organ wydający zezwolenie dołącza wykaz dróg krajowych, po których może odbywać się przejazd pojazdu nienormatywnego.

9. Podmiot posiadający zezwolenie kategorii V i VI, planujący wykonanie przejazdu przez most lub wiadukt po drogach innych niż krajowe pojazdem, którego rzeczywista masa całkowita jest większa od dopuszczalnej, jest obowiązany zawiadomić pisemnie właściwego dla tego mostu lub wiaduktu zarządcę drogi o terminie i trasie planowanego przejazdu, w terminie 7 dni roboczych przed datą planowanego przejazdu, przy czym 7. dzień terminu jest ostatecznym dniem wpływu zawiadomienia do organu. (...)

11. Warunki przejazdu pojazdu nienormatywnego przez most lub wiadukt określa zarządca drogi, ustalając, zależnie od potrzeb, ograniczenia w zakresie ruchu, sposób przejazdu oraz przystosowanie obiektu do przejazdu.

12. Zarządca drogi może zgłosić sprzeciw, o którym mowa w ust. 10, jeżeli stan technicznej sprawności mostu lub wiaduktu, po którym planowany jest przejazd pojazdu nienormatywnego, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, uniemożliwia wykonanie tego przejazdu.

13. Zabrania się wykonywania przejazdu przez most lub wiadukt w przypadku zgłoszenia sprzeciwu albo niezgodnie z warunkami przejazdu przez ten obiekt.

Art. 64d. 1. Zezwolenie kategorii VII na przejazd pojazdu nienormatywnego jest wydawane na jednokrotny lub wielokrotny przejazd po drogach publicznych w wyznaczonym czasie, na trasie wyznaczonej w zezwoleniu. Zezwolenie wydaje się dla pojazdu, którego ruch, ze względu na jego wymiary, masę lub naciski osi, nie jest możliwy na podstawie zezwoleń kategorii I–VI.

2. Zezwolenie może być wydane, pod warunkiem że:

- 1) ładunek jest niepodzielny;
- 2) uzyskano na przejazd zgodę zarządcy drogi, właściwego dla trasy przejazdu;
- 3) istnieją możliwości wyznaczenia trasy przejazdu zapewniającej bezpieczeństwo oraz efektywność ruchu drogowego, a w szczególności:
 - a) natężenie ruchu umożliwia bezpieczny przejazd pojazdu nienormatywnego,
 - b) stan technicznej sprawności budowli usytuowanych w ciągu rozpatrywanej trasy przejazdu, określony na podstawie przepisów Prawa budowlanego, umożliwia przejazd,
 - c) przejazd nie stwarza zagrożenia stanu technicznego obiektów budowlanych położonych w pobliżu trasy przejazdu.

3. Zezwolenie wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu. Opłatę za wydanie zezwolenia wnosi się przed wydaniem zezwolenia.

4. Zezwolenie wydaje, po uzgodnieniu z innymi zarządcami dróg i po uiszczeniu opłaty, Generalny Dyrektor Dróg Krajowych i Autostrad, w terminie 14 dni roboczych od dnia złożenia wniosku, z zastrzeżeniem ust. 5. Jeżeli trasa przejazdu pojazdu nienormatywnego przebiega w granicach administracyjnych miasta na prawach powiatu i nie przebiega autostradą lub drogą ekspresową, zezwolenie wydaje prezydent miasta.

5. Zarządca drogi właściwy ze względu na kategorię drogi, po której jest planowany przejazd, uzgadnia trasę przejazdu w terminie 7 dni roboczych od dnia otrzymania pisemnego zapytania organu wydającego zezwolenie, uwzględniając warunki przejazdu i stan techniczny drogi. W przypadku braku odpowiedzi na zapytanie uznaje się trasę za uzgodnioną.

6. Jeżeli przejazd pojazdu nienormatywnego wymaga określenia zakresu przystosowania infrastruktury drogowej położonej na trasie przejazdu, termin wydania zezwolenia

ZMIANY W TRANSPORCIE DROGOWYM

może ulec przedłużeniu do 30 dni, z tym że organ wydający zezwolenie jest obowiązany powiadomić o tym podmiot składający wniosek w terminie 7 dni od dnia złożenia wniosku.

7. Koszty związane z przystosowaniem odcinków dróg do przejazdu pojazdu nienormatywnego ponosi podmiot wykonujący ten przejazd.

8. Do kosztów, o których mowa w ust. 7, zalicza się koszty dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu pojazdu nienormatywnego, dostaw, usług lub robót, wskazanych w zezwoleniu na przejazd pojazdu nienormatywnego, w tym koszty:

- 1) wykonania niezbędnych ekspertyz i badań odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 2) przygotowania niezbędnej dokumentacji projektowej i kosztorysowej;
- 3) czasowego usunięcia ograniczeń skrajni drogowej;
- 4) wykonania wzmocnienia odcinków dróg i drogowych obiektów inżynierskich;
- 5) wykonania robót zabezpieczających na trasie przejazdu pojazdu;
- 6) dokonania geometrycznych korekt trasy przejazdu lub występujących w jej ciągu skrzyżowań;
- 7) budowy lub dostosowania lokalnych objazdów występujących na trasie przejazdu pojazdu;
- 8) wykonania prac związanych z przywróceniem odcinków dróg do stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi;
- 9) dokonania zmian w organizacji ruchu lub przywrócenia jej stanu poprzedniego lub stanu uzgodnionego z właściwym zarządcą drogi.

9. Zezwolenie wydaje się dla podmiotu wykonującego przejazd pojazdem nienormatywnym, wskazując w nim: 1) okres ważności zezwolenia; 2) trasę przejazdu; 3) liczbę przejazdów; 4) pojazd, którym będzie wykonywany przejazd; 5) warunki przejazdu, w tym zakres dostosowania infrastruktury drogowej na trasie przejazdu; 6) sposób pilotowania, o ile jest ono wymagane.

10. Zezwolenie jest ważne przez okres:

- 1) 14 dni – w przypadku zezwolenia na jednokrotny przejazd,
- 2) 30 dni – w przypadku zezwolenia na wielokrotny przejazd – liczonych od dnia wskazanego we wniosku o wydanie zezwolenia.

11. Opłatę za wydanie zezwolenia ustala się zgodnie z wzorem: $O_n = p_j + (n - 1) \times 0,7 \times p_j$,

w którym poszczególne symbole oznaczają:

O_n – wysokość opłaty za wydanie zezwolenia,
 n – liczbę przejazdów pojazdu nienormatywnego,
 p_j – stawkę opłaty za wydanie zezwolenia na jednokrotny przejazd pojazdu nienormatywnego.

Art. 64e. 1. Przepisy art. 64 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz ust. 2 i 3 i art. 64a–64d nie dotyczą:

- 1) autobusu – w zakresie nacisków osi;
- 2) pojazdu, którego szerokość i długość bez ładunku nie są większe od dopuszczalnych, przewożącego ładunek na zasadach określonych w art. 61 ust. 6, 8 i 9;
- 3) pojazdu biorącego udział w akcjach ratowniczych oraz przy bezpośredniej likwidacji skutków klęsk żywiołowych;
- 4) pojazdu zarządu drogi;
- 5) pojazdu Policji, Inspekcji Transportu Drogowego, Biura Ochrony Rządu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Służby Więziennej, Służby Celnej oraz jednostek ochrony przeciwpożarowej, wykonującego zadania tych służb.

2. Minister właściwy do spraw transportu może zwolnić, w drodze decyzji administracyjnej, z obowiązku uzyskania zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego pojazd wykonujący przejazd w ramach pomocy humanitarnej lub medycznej, pod warunkiem uzyskania na przejazd zgody zarządców dróg właściwych dla trasy przejazdu.

3. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 2, wydaje się na wniosek zainteresowanego podmiotu wykonującego przejazd i właściwego organu państwowego, samorządowego lub organizacji humanitarnej.

Art. 64f. 1. Ustala się maksymalną wysokość stawek opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w: 1) kategorii I – 240 zł; 2) kategorii II – 120 zł; 3) kategorii III – 2.400 zł; 4) kategorii IV – 3.600 zł; 5) kategorii V – 4.300 zł; 6) kategorii VI – 5.800 zł; 7) kategorii VII na jednokrotny przejazd: a) pojazdu, którego wymiary przekraczają wielkości ustalone dla kategorii III i IV, i którego naciski osi i masa nie są większe od dopuszczalnych – 600 zł; b) w pozostałych przypadkach – 2.000 zł.

2. Maksymalne stawki opłat za wydanie zezwolenia ulegają corocznie zmianie na następny rok kalendarzowy w stopniu odpowiadającym średniorocznemu wskaźnikowi cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszanego przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego w Dzienniku Urzędowym Rzeczypospolitej Polskiej „Monitor Polski”.

3. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, wysokość opłat za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego w poszczególnych kategoriach zezwoleń, z uwzględnieniem okresu, na jaki będą wydawane, kosztów wydania zezwolenia i stopnia oddziaływania przejazdu pojazdu nienormatywnego na infrastrukturę drogową.

Art. 64g. 1. Opłaty za wydanie zezwolenia na przejazd pojazdu nienormatywnego są przekazywane przez:

- 1) zarządcę drogi i starostę – do budżetów właściwych jednostek samorządu terytorialnego, za zezwolenia kategorii I–III;
- 2) naczelnika urzędu celnego – do budżetu powiatu właściwego ze względu na siedzibę naczelnika urzędu celnego, za zezwolenia kategorii III;
- 3) naczelnika urzędu celnego i Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad – na wyodrębniony rachunek bankowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, za zezwolenia kategorii IV–VII;
- 4) prezydenta miasta na prawach powiatu – do budżetu miasta, za zezwolenia kategorii VII.

2. Środki z opłat gromadzone na wyodrębnionym rachunku bankowym Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad są przekazywane w terminie pierwszych 2 dni roboczych następujących po tygodniu, w którym wydano zezwolenie, na rachunek Krajowego Funduszu Drogowego, z przeznaczeniem na budowę lub przebudowę dróg krajowych, drogowych obiektów inżynierskich i przepraw promowych oraz na zakup urządzeń do ważenia pojazdów.

3. Urzędy celne otrzymują prowizję od pobranych opłat za wydanie zezwolenia w wysokości 12% pobranej opłaty¹. (...)

POZOSTAŁE ZMIANY

- od 1 stycznia 2012 r. system zadaniowy może być stosowany do kierowców wykonujących przewozy na potrzeby własne;
- pracodawcy zwolnieni są z obowiązku tworzenia harmonogramów dla kierowcy wykonującego przewozy okazjonalne;
- jeżeli ten sam kierowca wykonuje przewozy okazjonalne,

jak i przewozy regularne osób na trasach do 50 km (harmonogram na okres 1 miesiąca) oraz powyżej 50 km (harmonogram dwutygodniowy), należy stosować harmonogram jednomiesięczny;

- w przypadku wykonywania w ramach tego samego zatrudnienia przewozów okazjonalnych i regularnych powyżej 50 km, istnieje konieczność ustalania harmonogram na okres 2 tygodni².

Jak można przeczytać w Komunikacie Głównego Inspektoratu transportu Drogowego w sprawie wyjaśnień niektórych przesłanek wskazanych w art. 7 rozporządzenia (WE) 1071/2009, w dniu 25 stycznia br. weszło w życie rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 stycznia 2012 r. w sprawie uzyskiwania certyfikatów kompetencji zawodowych w transporcie drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 96), które wprowadza do polskiego systemu prawnego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE (Dz.U.UE.L.09.300.51). Mając na uwadze potrzebę udzielenia pełnej informacji w zakresie warunków związanych z wymogami zdolności finansowej dla podmiotów wykonujących zawód przewoźnika drogowego lub ubiegających się o wydanie zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego, Główny Inspektorat Transportu Drogowego poinformował, iż:

„1. W celu należytego wykonywania zawodu przewoźnika drogowego przedsiębiorca musi posiadać odpowiednią zdolność finansową. Przez odpowiednią zdolność finansową należy rozumieć możliwość, w sensie posiadania niezbędnego potencjału ekonomicznego, spełnienia przez przedsiębiorcę w każdym momencie roku finansowego zobowiązania o charakterze finansowym. Przedsiębiorca zobligowany jest do wykazania wymaganej przez prawo zdolności finansowej poprzez przedstawienie rocznego sprawozdania finansowego poświadczonych przez audytora lub odpowiednio upoważnioną osobę, z którego powinno wynikać, iż co roku dysponuje kapitałem i rezerwami o wartości co najmniej równej 9000 EUR w przypadku wykorzystywania tylko jednego pojazdu i 5000 EUR na każdy dodatkowy wykorzystywany pojazd. Przez pojęcie sprawozdania rocznego należy rozumieć sprawozdanie finansowe sporządzone na podstawie i na zasadach określonych w ustawie z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2009 r. Nr 152, poz. 1223, z późn. zm.). Do sporządzenia takiego sprawozdania zobligowane są podmioty określone w art. 2 ustawy o rachunkowości. Sprawozdanie powinno zawierać elementy określone w art. 45 ust. 2 ww. ustawy, tj. bilansu, rachunku zysków i strat oraz informacji dodatkowej, obejmującej wprowadzenie do sprawozdania finansowego oraz dodatkowe informacje i objaśnienia. Należy wyjaśnić, iż sprawozdanie finansowe co do zasady winno obejmować ostatni rok obrotowy, który jest podstawowym okresem sprawozdawczym dla danego przedsiębiorcy. Przez rok obrotowy należy rozumieć: 12 kolejnych miesięcy kalendarzowych, które nie muszą pokrywać się z rokiem kalendarzowym (za wyjątkiem spółek osobowych, gdzie ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych nie zezwala na ustalenie innego roku podatkowego jako roku kalendarzowego, a rok podatkowy musi być skorelowany z rokiem obrotowym), więcej niż 12 miesięcy (lecz nie dłużej niż 24 miesiące), gdy w trakcie roku obrotowego dochodzi do zmiany roku obrotowego w statucie lub umowie spółki, a także w sytuacji rozpoczęcia działalności przez jednostkę w drugiej połowie przyjętego roku obrotowego, gdzie istnieje możliwość rozpoczęcia od roku obrotowego dłuższego niż 12 miesięcy. W drugim przypadku ma miejsce połączenie ksiąg rachun-

kowych za dwa lata i sporządzenie sprawozdań finansowych za ten okres, mniej niż 12 miesięcy – w sytuacji gdy podmiot rozpoczął działalność w drugiej połowie przyjętego roku obrotowego i jest uprawniony do rozpoczęcia działalności od roku obrotowego krótszego niż 12 miesięcy. Dla osób fizycznych prowadzących działalność gospodarczą i prowadzących księgi rachunkowe rok obrotowy musi być rokiem kalendarzowym, gdyż te podmioty nie mają możliwości wyboru roku obrotowego. Sprawozdanie roczne winno być potwierdzone przez biegłego rewidenta (w sytuacji, przepisy ustawy o rachunkowości wymagają dokonania badania takiego sprawozdania) lub przez organ statutowy spółki uprawniony do zatwierdzenia takiego sprawozdania rocznego.

2. Główny Inspektorat Transportu Drogowego uprzednio informuje, że w ramach odstępstwa od zasad wskazanych w pkt 1 niniejszego komunikatu w zakresie sposobu wykazywania należytej zdolności finansowej przedsiębiorcy możliwe jest, aby tenże przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w pkt 1 komunikatu. Przez gwarancję bankową należy rozumieć jednostronne zobowiązanie banku-gwaranta, że po spełnieniu przez podmiot uprawniony (beneficjenta gwarancji) określonych warunków zapłaty, które mogą być stwierdzone określonymi w tym zapewnieniu dokumentami, jakie beneficjent zalczy do sporządzonego we wskazanej formie żądania zapłaty, bank ten wykona świadczenie pieniężne na rzecz beneficjenta gwarancji – bezpośrednio albo za pośrednictwem innego banku (art. 82 Prawa bankowego). Gwarancja musi być sporządzona w formie pisemnej i określać beneficjenta. Dla celów wykazania przesłanki należytej zdolności finansowej należy przyjąć, że beneficjentem może być Główny Inspektorat Transportu Drogowego. Dopuszczalne jest, aby gwarancja przedstawiona przez przedsiębiorcę jako beneficjenta wskazywała inny podmiot. Ponadto przedsiębiorca może przedstawić organowi udzielającemu zezwolenie umowę ubezpieczenia (polisę ubezpieczeniową), z której będzie wynikało, że przedsiębiorca ubezpieczony jest na kwotę odpowiadającą co najmniej minimalnemu limitowi wskazanemu w pkt 1 komunikatu. Należy wskazać podkreślić, iż polisa ubezpieczeniowa winna wskazywać, iż ubezpieczenie obejmuje roszczenia jakie powstają lub mogą powstać w związku z prowadzeniem działalności gospodarczej przedsiębiorstwa transportowego³. □

¹ Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, z późn. zm.).

² A. Barczewska, *Czas pracy kierowców po zmianach*, inwestycje.pl.

³ Komunikat GITD, www.gitd.gov.pl.

Summary

The most substantial changes in the road transport in 2011 and 2012

A road transport is a field of life which evolves like none other. In order to facilitate the work of police officers, who make inspections of vehicles used for the road transport every day, I decided to describe periodically substantial changes in this respect at the beginning of every year on pages of the police quarterly. Only following amendments to the provisions in a systematic way and permanent training will allow for professional performance of duties. It will result in satisfaction from well performed work, which is in its character servile towards the society.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

ŚLADY KRYMINALISTYCZNE NA MIEJSCU WYPADKU DROGOWEGO Z UDZIAŁEM MOTOCYKLA

**podinsp. Krzysztof Zaranek**wykładowca
Zakładu Szkoleń Specjalnych CSP**nadkom. Dariusz Kulikowski**młodszy wykładowca
Zakładu Szkoleń Specjalnych CSP

Ustawowym znamieniem przestępstwa wypadku drogowego jest naruszenie przez uczestnika ruchu, choćby nieumyślnie, obowiązujących w ruchu lądowym zasad bezpieczeństwa, a także kryminalny skutek w postaci spowodowania obrażeń ciała, których okres leczenia przekracza 7 dni, lub śmierci. W związku z zaistniałym kryminalnym skutkiem prowadzone jest postępowanie w niezbędnym zakresie. Wyselekcjonowanie zatem zdarzeń drogowych będących przestępstwami nie jest rzeczą łatwą, bowiem wielokrotnie brak świadków wypadku, a pokrzywdzony ranny zostaje przewieziony do szpitala, jeszcze przed przyjazdem Policji lub stan jego zdrowia uniemożliwia mu złożenie wyjaśnień. Dlatego też, jeszcze przed przystąpieniem do jakichkolwiek czynności procesowych i podjęciem decyzji o istnieniu dużego prawdopodobieństwa popełnienia przestępstwa, na organy ścigania nałożony jest obowiązek poszukiwania śladów oraz ich ochrona przed zanikiem lub zatarciem¹.

WSTĘP

Miejsce wypadku, wraz ze wszystkimi znajdującymi się śladami tego zdarzenia, jest jednym z podstawowych materialnych (inaczej rzeczowych) źródeł dowodowych. Znajdujący się tam zbiór śladów pochodzących z wypadku jest zaś, w znaczeniu procesowym, zbiorem dowodów materialnych. Należy tu przypomnieć, że w nomenklaturze kryminalistycznej pod pojęciem śladu rozumie się wszystko to, co stanowi zmianę wprowadzoną do rzeczywistości². Ślady kryminalistyczne mają dwie istotne cechy:

- po pierwsze – są następstwami jakichś zachowań, a więc wykazują z tymi zachowaniami powiązanie skutkowe;
- po drugie – ślady mają charakter materialny oraz są możliwie do wykrycia i zbadania.

Zaznaczyć trzeba, że w kryminalistyce grają dużą rolę, gdyż przede wszystkim ich zbadanie może stanowić podstawę do odtworzenia przebiegu określonego zdarzenia (np. przestępstwa) i ustalenia osób biorących w nich udział oraz ról w tym zdarzeniu. Ślady mogą też odegrać decydującą rolę przy identyfikacji osób, miejsca, rzeczy³.

Jak duże znaczenie dla odtworzenia przebiegu wypadku drogowego mają prawidłowo ujawnione i udokumentowane ślady, wie ten, kto na podstawie dokumentacji policyjnej rekonstru-

uje przebieg zdarzeń drogowych. Wielu policjantów wykonujących czynności na miejscu wypadku nie rozumie znaczenia prawidłowego dokumentowania śladów⁴.

Niniejszy artykuł ma na celu wskazać, jakie ślady mogą wystąpić na miejscu zdarzenia drogowego, w którym uczestniczy motocykl (nie odniesiono się do kwestii lokalizacji śladów kryminalistycznych mogących wystąpić na innych pojazdach). Nie jest próbą rekonstrukcji przebiegu wypadku, a tylko wskazaniem śladów pozostawionych na drodze, pojazdach i osobach.

RODZAJE ZDARZEŃ DROGOWYCH Z UDZIAŁEM MOTOCYKLI

Zdarzenia drogowe, w których uczestniczy motocykl, można podzielić na zasadnicze sytuacje, w których:

- motocykl uderza w przeszkodę poruszającą się w kierunku przeciwnym (np. samochód osobowy);
- motocykl uderza w przeszkodę poruszającą się w tym samym kierunku – wolniej (np. w tył ciągnika rolniczego);
- motocykl uderza w nieruchomą przeszkodę (np. samochód ciężarowy) pod kątem prostym;
- motocykl uderza w nieruchomą przeszkodę (np. zespół pojazdów) pod kątem innym niż prosty;

- motocykl uderza w ruchomą przeszkodę (np. pojazd za-
przęgowy) pod kątem prostym;
- motocykl uderza w ruchomą przeszkodę (np. rower) pod
kątem innym niż prosty;
- w motocykl uderza pojazd poruszający się w tym samym
kierunku;
- motocykl traci stabilność, przewraca się i sunie po podłożu.

ŚLADY KRYMINALISTYCZNE MOGĄCE WYSTĄPIĆ NA MIEJSCU WYPADKU DROGOWEGO, W KTÓRYM UCZESTNICZY MOTOCYKL

Na drodze (ze szczególnym uwzględnieniem jezdni) i tzw. ele-
mentach infrastruktury przydrożnej:

ŚLADY ROZPĘDZANIA (GWAŁTOWNEGO PRZYŚPIESZANIA)

Zerwanie przyczepności tylnego koła, które napędza moto-
cykl, będące efektem zazwyczaj dużej mocy silnika powoduje,
że na nawierzchni powstają ślady tarcia, na początku czarne,
mocno wysyczone, stopniowo coraz bledsze, z możliwym do
odczytania wzorem bieżnika.

Bardzo często zerwanie przyczepności przy ruszaniu kończy
się pozostawieniem przez tylne koło śladu biegnącego po łuku,
o skośnym przebiegu zatarć, którego środkiem bywa pod-
parta o ziemię noga (but) motocyklisty, podpierająca pojazd
w chwili startu. Pojawienie się takiego śladu może oznaczać,
że start zakończył się upadkiem motocyklisty lub przynajmniej
przewróceniem pojazdu na podłoże.

ŚLADY HAMOWANIA PRZEDNIEGO KOŁA

Powstają raczej rzadko, zwykle są krótkie, ponieważ często po
ich wystąpieniu następuje upadek motocykla. Ślady te ciągną się
w kierunku, w którym upadł pojazd, i mają charakterystyczny,
rozszerzający się profil, który później gwałtownie się urywa⁵.

ŚLADY BLOKOWANIA TYLNEGO KOŁA

Są to ślady najczęściej ujawniane na miejscu zdarzeń drogo-
wych. Wynika to z tego, że mniej wprawni kierowcy hamują
z ostrożności wyłącznie tylnym hamulcem. Prowadzi to łatwo
do zablokowania tylnego koła, gdyż w procesie hamowania
zostaje ono odciążone. Wówczas ślady te wyglądają jak dłu-
gie, łagodne „S”, układające się zwykle na początku zgodnie
ze spadkiem poprzecznym drogi, a następnie zmieniające się
adekwatnie do umiejętności kierowcy, usiłującego skorygo-
wać zakłócony kierunek jazdy.

W przypadku użycia obydwu hamulców, najczęściej utrwalają
się ślady tylnego koła. Są one najczęściej proste, a na koń-
cu mogą się zakrzywiać, zgodnie z nachyleniem powierzchni
jezdni.

Specyficzna konstrukcja hamulców motocykli, pozwalająca
na używanie dowolnej ich kombinacji, powoduje, że rozkład
sił hamowania na koła przednie i tylne może być zmienny
i wynosić od 60/40% do 70/30% (pierwsza liczba odnosi się
do koła przedniego).

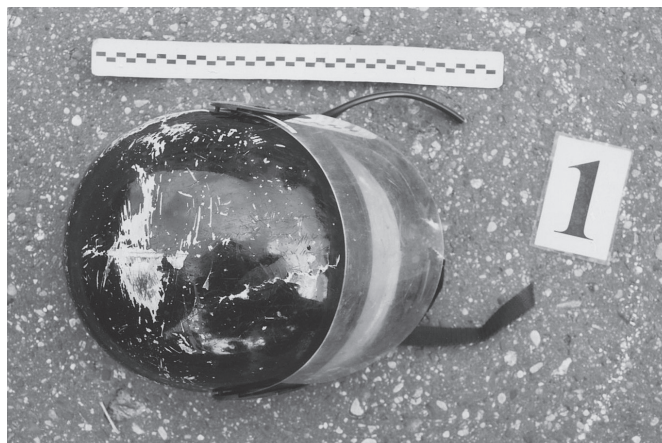
Należy tutaj nadmienić, że coraz powszechniejsze staje się
wprowadzanie przez producentów motocykli systemów tech-
nicznych zapewniających stabilność prowadzenia i skuteczność
hamowania w ekstremalnych sytuacjach na drodze, korygujące
niebezpieczne zachowania wynikające z małego doświadczenia
prowadzącego pojazd (ABS – system zapobiegający blokowa-



Ślad blokowania tylnego koła motocykla



Oderwana boczna stopka motocykla



Uszkodzony kask ochronny

ŚLADY KRYMINALISTYCZNE

niu się kół podczas hamowania, Dual CBS – zwiększający kontrolę stabilności⁶).

ŚLADY ZADRAPAŃ I STARĆ (ŻŁOBIENIA)

Powstają najczęściej w wyniku kontaktu metalowych części motocykla z powierzchnią jezdni (podłoża). Tworzą je ręczki kierownicy, dźwignie sprzęgła i hamulca koła przedniego, zmiany biegów, podnóżki, elementy ochronne podzespołów pojazdu, np. tzw. crash pady, gmoie i inne części i wyposażenie pojazdu (np. kufry boczne).

Na jezdni mogą znajdować się także przeszczepienia lakieru ze zbiornika paliwa lub osłon motocykla. Rozkład tych śladów na jezdni tworzy zwykle mozaikę o różnokierunkowym przebiegu. Dzieje się tak dlatego, że motocykl po przewróceniu się na podłoże i kontakcie z częściami różnie rozmieszczonymi w stosunku do swego środka ciężkości, z reguły obraca się wielokrotnie, mimo że w zasadzie środek ciężkości pojazdu porusza się po torze zbliżonym do prostoliniowego.

Często zauważalne są ślady w postaci nawarstwionej substancji barwy odpowiadającej barwie buta, który trze o nawierzchnie podłoża – w przypadku utraty pozycji pionowej przez kierującego. Sunące ciało po podłożu może pozostawiać ślady pochodzące od ubioru ochronnego motocyklisty (ślady tarcia pasa ochronnego – lędźwiowego).

ROZDZIELONE CZĘŚCI MOTOCYKLA, KTÓRE PRZED KOLIDOWANIEM STANOWIŁY CAŁOŚĆ

Występują w różnych miejscach zdarzenia drogowego, w zależności od wielu czynników, które zaistniały z sytuacją wypadkową. Należy poszukiwać takich elementów, jak:

- części z tworzywa sztucznego (owiewki, osłony itp);
- szkło reflektorów;
- drobiny bądź większe części lakieru;
- oderwane rury ochronne (lewa lub prawa strona pojazdu);
- masa plastyczna koloru pomarańczowego (elementy kierunkowskazów);
- dźwignie, podnóżki, stopki boczne, lusterka;
- inne.

PLINY EKSPLOATACYJNE (NA SKUTEK USZKODZEŃ POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI I PODZESPOŁÓW)

Wyznaczają najczęściej miejsce, w którym motocykl osiągnął położenie powypadkowe, na przykład po sunięciu po jezdni lub poboczu. Zdarza się, że po przybyciu na miejsce zdarzenia Policji, pojazd jest postawiony (z różnych przyczyn, przez inne osoby) na centralnym lub bocznym podnóżku.

Najczęściej występujące na podłożu plamy o nieregularnych kształtach utworzone będą przez:

- płyn chłodniczy,
- płyn hamulcowy,
- olej przekładniowy,
- etylinę,
- elektrolit,
- olej z zawieszenia pojazdu.

PLAMY KOLORU CZERWONEGO

Najczęściej będą to ślady krwi ludzkiej, występujące na podłożu (np. jezdni), o nieregularnych kształtach, których usytuowanie będzie zależne od mechanizmu urazu, zachowania ciała motocyklisty bądź pasażera w chwili fizycznego kolidowania oraz powypadkowej pozycji. Na miejscu zdarzenia drogowego ujawnia się przede wszystkim plamy krwi, które powstają na skutek uszkodzenia naczyń krwionośnych⁷. Poszukiwanie tych śladów powinno mieć miejsce nie tylko na



„Nietypowe” położenie powypadkowe jednoślada



Wzajemne usytuowanie pojazdów i śladów kryminalistycznych na miejscu zdarzenia

jezdni, ale również na poboczu oraz na obszarze przyległym do miejsca zdarzenia z uwagi na możliwość przemieszczenia zwłok lub osoby rannej. Obserwacja terenu powinna być skoncentrowana na podłożu, ale również obejmować pnie drzew i inne przeszkody w obrębie drogi. Mogą tu wystąpić ślady biologiczne w postaci krwi, tkanek miękkich, włosów.

Należy zaznaczyć, że nie wszyscy motocykliści oraz ich pasażerowie stosują kaski ochronne i stosowne ubrania zabezpieczające ciało przy upadku i przemieszczeniu po jezdni (kombinezony, rękawice, ochraniacze, odpowiednie obuwie). W takich przypadkach może dojść do rozległych uszkodzeń ciała, a tym samym do uwidocznienia śladów biologicznych na znacznej długości drogi, po której następowało sunięcie motocyklisty. W niektórych sytuacjach, w razie wątpliwości, czy to jest krew ludzka, należy przeprowadzić stosowne badania. Trzeba pamiętać o właściwej terminologii używanej w protokołach („plama jasnoczerwona”, „ciemnoczerwona

o nieregularnych kształtach”) oraz o odpowiednim zabezpieczeniu ochronnym (rękawiczki ochronne jednorazowego użytku, okulary ochronne, maseczki, fartuchy itp.).

KASKI OCHRONNE

Ustalenie powypadkowych położenia kasków ochronnych i innych przedmiotów pochodzących od jadących motocyklem jest kwestią bardzo ważną. Szczegółnej staranności wymaga ujawnienie uszkodzeń na elementach kasku bądź kasków ochronnych, ustalenie, czy uczestnicy zdarzenia mieli je założone, czy też nie, który kask do którego uczestnika należał, czy mieli je w chwili wypadku na głowie, czy kaski spadły same lub zostały zdjęte po zdarzeniu.

POWYPADKOWE POŁOŻENIE MOTOCYKLA

W tym przypadku najistotniejsze jest stwierdzenie, w jakiej pozycji znajduje się motocykl – na lewym boku, na prawym boku, oparty o drzewo, latarnię uliczną, znak drogowy, stoi na podnóżku itd. Trzeba również pamiętać o lokalizacji pojazdu – jego umiejscowieniu (na jezdni, na którym pasie, na poboczu, na chodniku, przodem skierowany w stronę..... itp.).

POWYPADKOWA LOKALIZACJA OSÓB

Pozwala stwierdzić, z dużym prawdopodobieństwem, kto był kierowcą, a kto pasażerem motocykla. Usytuowanie, ułożenie, ubiór to niezwykle ważne elementy brane pod uwagę przy rekonstrukcji wypadku drogowego.

OBIEKTY PRZYDROŻNE

Należy tu wymienić słupy latarni oświetleniowych, elewacje budynków, znaki drogowe, urządzenia bezpieczeństwa drogowego, drzewa, reklamy itp.

Przydrożne drzewa, będące najczęstszym miejscem kontaktu pojazdu z przeszkodą terenową, dzięki zewnętrznej korze okrywającej pień pozwalają bardzo dokładnie odczytać rodzaj i wielkość impulsu siły uderzenia pojazdu⁸. Badając inne elementy infrastruktury przydrożnej, należy zwracać uwagę na ubytki, zarysowania, wygięcia elementów konstrukcyjnych, przeszczepy lakieru z pojazdu. Próby lokalizacji śladów w obrębie drogi powinny dotyczyć także krawężników, które niejednokrotnie są przyczyną wywracania się motocykli po najejaniu głównie przednim kołem (charakterystyczne czarne otarcia o różnym stopniu wysycenia).

Poszukiwanie przyczyn utraty stateczności ruchu motocykla powinno skoncentrować się na dokładnych oględzinach drogi, szczególnie na odcinku poprzedzającym miejsce wywrócenia się pojazdu. Niebezpieczne dla jednośladow na jezdni są:

- wyrwy,
- ubytki,
- nierówności,



Wygięta do dołu dźwignia zmiany biegów



Uszkodzenia występujące na drzewie – po uderzeniu motocyklem



Widoczne uszkodzenia przodu pojazdu



Uszkodzona manetka przepustnicy

ŚLADY KRYMINALISTYCZNE

- koleiny (wypełnione wodą),
- studzienki kanalizacyjne,
- nawierzchnie pokryte (zanieczyszczone różnymi substancjami),
- ubytki przy krawężnikach,
- płyny techniczne,
- znaki poziome,
- tory tramwajowe.

NA MOTOCYKLU

PRZEDNIE KOŁO

Najczęściej podlega uszkodzeniu w wyniku czołowego najechania na zderzak pojazdu lub przeszkodę. Dostrzegalne są zgniecenia i zmiany profilu obręczy oraz wygięcia szprych lub też pęknięcia obręczy odlewanej. Brzeg obręczy może wykazywać ślady zadrapań. Silniejsze uderzenie powoduje zgniecenie obręczy z przodu (od przeszkody) i z tyłu (dobicie koła do silnika lub ramy). Bok opony może nosić ślady uszkodzeń bądź posiadać naniesienie drobin betonu, asfaltu lub trawy.

PRZEDNI WIDELEC

Przy uderzeniu czołowym zazwyczaj następuje uszkodzenie przedniego koła – opony, obręczy, a także zagięcie do tyłu przedniego widelca, a w następstwie również często uszkodzenie rur wydechowych (w zależności od konstrukcji danego motocykla), które mogą być różną prędkością kolizyjną.

Uderzenie skośne może spowodować, że amortyzatory przedniego widelca ulegną skręceniu, zgodnie z kierunkiem zadziaływania siły.

RĄCZKI KIEROWNICY I GUMOWE LUB METALOWE PODNÓŻKI

Po wywróceniu pojazdu ulegają silnemu starciu i odkształceniu, co wskazuje, który bok kontaktował się (przemieszczał) z powierzchnią podłoża.

ZBIORNIK PALIWA

Występują tu często ślady zarysowań i wgnieceń pochodzących od kolan kierowcy. Niekiedy mogą powstać ślady odcisków odzieży lub jej fragmentów, które są szczególnie przydatne do identyfikacji osoby kierowcy. Często ramię kierownicy (lewe lub prawe) jest dociskane do zbiornika, powodując jego deformacje w postaci zagięcia. Kierownica staje się też przyczyną obrażeń kolan motocyklisty. (Te informacje są niezwykle przydatne w zestawieniu z wiadomościami płynącymi z wyników badań medycznych lub mechanoskopijnych).

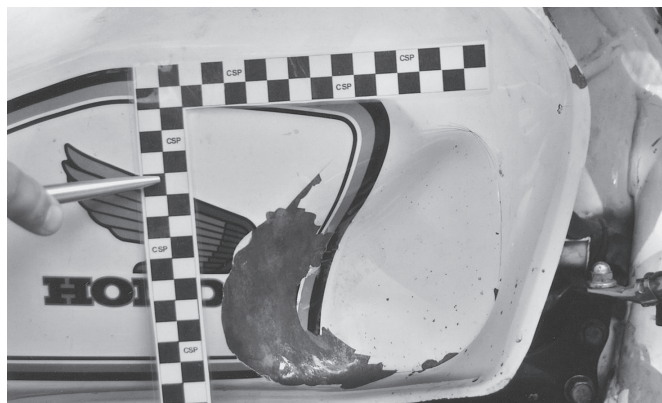
RURA WYDECHOWA

Głównie kontaktuje się z podłożem po wywróceniu się motocykla. Znajdujące się na niej zadrapania i zarysowania świadczą o kierunku przemieszczania się pojazdu po jezdni.

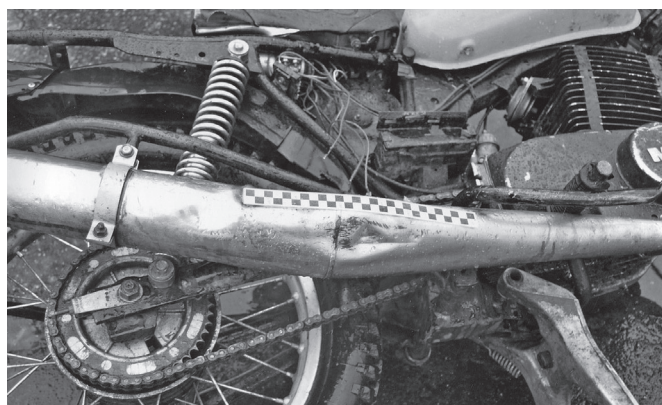
TYLNE KOŁO

Może tu wystąpić przesunięcie śrub mocujących koło do wahacza (niewłaściwe zamocowanie). Koło takie niekiedy jest przyczyną wypadku poprzez skręcenie płaszczyzny koła w stosunku do płaszczyzny łańcucha napędowego i zablokowaniu jego ruchu. Zawieszenie tylnego koła może również świadczyć o kierunku uderzenia – w przypadku kolizji od tyłu.

Ustalenie wzajemnego położenia pojazdów w chwili kolidowania stanowi jeden z najistotniejszych etapów rekonstrukcji zdarzenia. Dokonuje się tego głównie na podstawie kryminalistycznego porównania śladów i źródeł ich powstania oraz



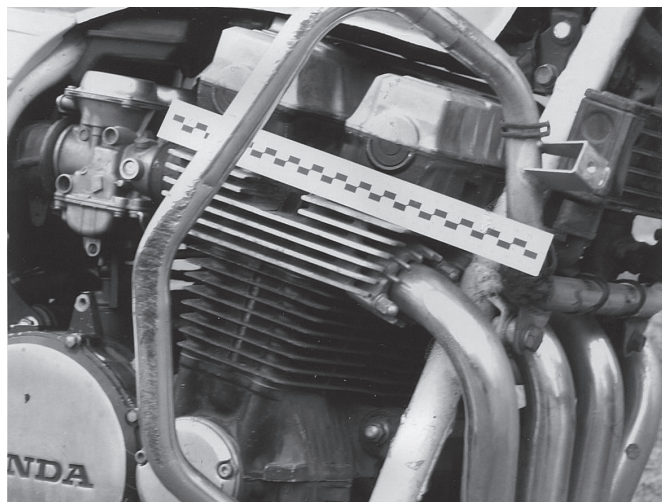
Wgniecenie i ubytki lakieru zbiornika paliwa



Deformacja rury wydechowej



Rozerwana część owiewki motocykowej



Uszkodzona prawa osłona silnika

poprzez przyporządkowanie odkształceń pojazdów. Należy szczególnie zwracać uwagę na następujące ślady:

- przeniesienie śladów gumy z kół motocykla i rączek kierownicy lub podnóżków na inny pojazd;
- zadrapania lakieru pojazdu od dźwigni i przedniego widelca (nakrętki osi);
- przeniesienie lakieru z pojazdu na oponę przedniego koła motocykla;
- wgniecenia od uderzającego pojazdu lub przeszkody (razem ze śladami kontaktowymi różnych substancji – farby, lakieru, tynku, kory z drzewa itp.).

Brak śladów uszkodzeń na motocyklu, mającym brać udział w wypadku, może świadczyć o wywróceniu się pojazdu przed ewentualnym kontaktem z przeszkodą.

NA OSOBACH JADĄCYCH MOTOCYKLEM

Wypadki motocyklowe charakteryzują się tym, że zarówno kierowca, jak i pasażer tracą kontakt z pojazdem w następstwie kolizji lub wywrócenia się jadącego pojazdu.

W mechanizmie uderzenia motocykla o przeszkodę można stworzyć schemat, który obejmuje następujące elementy:

- zderzenie następuje czołowo lub prawie czołowo;
- wielkość ujemnego przyspieszenia powoduje gwałtowne przemieszczanie się ciała kierowcy i pasażera do przodu i jednocześnie nieco ku górze (podnoszący się tył motocykla i ukształtowanie zbiornika paliwa);
- upadek ciała pasażera i kierowcy następuje na poziomie jezdni lub pobocza.

Najwięcej obrażeń stwierdza się w okolicach głowy i kończyn dolnych. W przypadku kolizji z nieruchomą przeszkodą dochodzi do szybkiego przemieszczania się pasażera po ciele kierowcy i po nim.

Kierowca przemieszcza się w drugiej kolejności i z reguły porusza się krótszą drogą, gdyż:

- trzyma się kierownicy;
- przytrzymuje nogi (opiera) o boczne powierzchnie zbiornika paliwa;
- w momencie kolizji jego ruch jest chwilowo blokowany przez ciało przemieszczającego się pasażera⁹.

Analiza przebiegu wypadku motocyklowego ma na celu, między innymi, odpowiedzieć, kto prowadził pojazd.

Przyjęło się założenie, że kierowca doznaje obrażeń mniejszych niż pasażer i że śmiertelność wśród prowadzących pojazd jest stosunkowo mniejsza, nie może to jednak stanowić podstawy do wyciągania wniosków. Przy wskazywaniu osoby kierowcy duże znaczenie ma porównanie miejsca upadku obu ofiar (domniemanego kierowcy i pasażera). Uważa się, że kierowca pada bliżej niż pasażer. Oczywiście jest to tylko duże prawdopodobieństwo. Powypadkowe pozycje osób związane są z formułowaniem hipotez i nie mogą być tak zwanym pewnikiem.

Należy dodać, że u kierowców występują częściej sińce na przednich powierzchniach kończyn dolnych, rzadziej zaś obrażenia czaszkowo-mózgowe oraz urazy kręgosłupa w postaci złamania w odcinku szyjnym, będącego konsekwencją upadku, w którym głowa jako pierwsza uderza o podłoże¹⁰.

Ubiór kierowcy motocykla (pasażera) może być nośnikiem śladów kryminalistycznych. Szczególnej troski oględzinowej wymagają:

- rękawice ochronne,
- pas główny (ochronny),

- zabezpieczenie klatki piersiowej,
- kask ochronny,
- kombinezon motocyklisty,
- buty.

ZAMIAST ZAKOŃCZENIA

Charakterystyczna różnorodność wyglądu i miejsc występowania śladów kryminalistycznych w tego typu zdarzeniach umożliwia odczytanie z nich wielu istotnych informacji. Każdy ślad może podlegać wielostronnej interpretacji i służyć za podstawę ustaleń idących w rozmaitych kierunkach¹¹. Powstałe na miejscu wypadku drogowego zmiany na drodze, pojazdach i osobach mogą świadczyć o przebiegu zdarzenia. Dlatego bardzo ważną czynnością staje się umiejętność i wnikliwość policjantów przy wyszukiwaniu śladów. W tym kontekście istotnego znaczenia nabiera wykonywana bezpośrednio na miejscu zdarzenia praca, polegająca na ujawnianiu (wskazywaniu) istotnych zmian, rejestrowaniu stanu miejsca wypadku drogowego, a także zabezpieczaniu dowodów rzeczowych. Zrozumienie wagi tych czynności powinno leżeć u podstaw działania wszystkich członków grup operacyjno-procesowych. □

¹ K.J. Pawelec, *Metodyka pracy adwokata w sprawach wypadków drogowych*, LexisNexis, Warszawa 2007, s. 109.

² *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, red. J. Wierciński, A. Reza, Instytut Ekspertyz Sądowych, Kraków 2004, s. 369.

³ T. Hanausek, *Kryminalistyka. Poradnik detektywa*, Biuro Wydawnictw Prawniczych P.U.P. POLBOD, Katowice 1993, s. 62.

⁴ W. Pasieczny, *Ślady na miejscu wypadku drogowego. Zderzenie motocykla z samochodem osobowym, część I*, „Rzeczoznawca Samochodowy” 2006, nr 8(130), s. 23.

⁵ J. Unarski, *Analiza wypadków drogowych z udziałem pojazdów jednośladowych (część 2)*, „Paragraf na drodze” 2000, nr 7, s. 45–46.

⁶ System EC – ABS w motocyklach klasy Super Sport, www.autoflesz.pl/artykuly/2078,system_ECABS_w_motocyklach_klasy_Super_Sport.html.

⁷ *Vademecum technika kryminalistyki*, red. J. Mazepa, Warszawa 2009, s. 163.

⁸ R. Zahorski, *Dowody w rekonstrukcji wypadku drogowego*, Warszawa 2012, s. 38.

⁹ W. Garbatowski, C. Żaba, *Wybrane zagadnienia mechaniczno-medyczne kolizji motocykla z nieruchomą przeszkodą*, Archiwum Medycyny Sądowej i Kryminalistyki, 1994, XLIV.

¹⁰ *Wypadki drogowe. Vademecum biegłego sądowego*, s. 187.

¹¹ *Wypadki drogowe. Elementy analizy technicznej i opiniowania*, red. J. Wierciński, Wydawnictwo Komunikacji i Łączności, Warszawa 1985, s. 81.

Summary

Criminological traces at the traffic accident scene with the involvement of a motorcycle

The article presents kinds of road incidents with the involvement of a motorcycle as well as situating of criminological traces, which can appear in such cases. It indicates the location of these changes in the aspect: road – vehicle – man. It emphasizes the significance of revealing criminological traces as material evidence in the course and results of procedural actions. It stresses the need for thorough and profound attention that should be paid to the changes which can happen at the traffic accident scene in which the motorcycle is involved. It points out directly at specific places of appearing of criminological traces, what has an important meaning during the performance of technical-forensic duties.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

EWOLUCJA WSPÓŁPRACY POLICYJNEJ NA ŚWIECIE

Rys historyczny



mł. insp. dr Tomasz Safjański
Komenda Główna Policji

Rozwijanie się współpracy policyjnej jest determinowane wieloma czynnikami. Najważniejszymi barierami rozwoju są konflikty międzypaństwowe oraz postrzeganie przez państwa obszaru działań policyjnych wyłącznie jako domeny wewnętrznej. Czynnikami wspomagającymi współdziałanie policyjne są m.in.: istnienie wspólnych zagrożeń transgranicznych oraz rozwój technologii komunikacyjnych. Rozwój międzynarodowej współpracy policyjnej wiąże się ściśle z międzynarodowymi procesami integracyjnymi (np. jednoczenie się Europy), tworzeniem sojuszy politycznych oraz wszelkich form współpracy na świecie. Rozwój ten jest determinowany również wzrostem zagrożenia ze strony przestępczości transgranicznej, co wymusza w naturalny sposób poszukiwanie nowych, bardziej zintegrowanych form współpracy policyjnej.

Na przestrzeni doświadczeń ostatnich 150 lat należy wskazać, że co do zasady zarzewiem wszelkiej policyjnej współpracy międzynarodowej była wymiana informacji i danych wywiadowczych. Ponadto regułą stała się zgodność pomiędzy stabilizacją stosunków dyplomatycznych pomiędzy państwami a poziomem i znaczeniem współpracy ich organów policyjnych i sądowych. Wzrost napięć w relacjach międzypaństwowych oraz sytuacje występowania ostrych konfliktów międzynarodowych powodowały zerwanie lub zawieszenie współpracy policyjnej między danymi państwami. Normalizacja w polityce zagranicznej i sytuacje konsensusu politycznego przyczyniały się do rozwoju współpracy policyjnej.

Działania policyjne historycznie stanowiły specjalizację wewnątrzpaństwową i były realizowane w ramach terytorium jednego państwa. Jeszcze na przełomie wieków XVIII i XIX w wymianie informacji między państwami obowiązywała wyłącznie oficjalna droga dyplomatyczna, co stanowiło zasadniczą barierę we współpracy policyjnej o charakterze wykrywczym¹. Nie było to jednak przeszkodą do wymiany doświadczeń policyjnych pomiędzy praktykami i teoretykami kryminalistycznymi. W 1886 r. z inicjatywy F. Liszta zostało zorganizowane Międzynarodowe Stowarzyszenie Kryminalistów (niem. *Internationale Kriminalistische Vereinigung*

– IKV), zajmujące się badaniem przyczyn przestępczości i opracowywaniem racjonalnych metod ścigania karnego. Do IKV należały następujące państwa: Węgry (1889), Szwecja (1890), Szwajcaria (1890), Belgia (1892), Grecja (1893), Chorwacja (1893), Francja (1896), Rumunia (1897), Rosja (1897), Dania (1899), Niemcy (1906), Norwegia (1906), Austria (1906), Stany Zjednoczone (1910)².

Prowadzenie działalności policyjnej poza granicami własnego państwa zostało zainicjowane przy zwalczaniu przestępczości natury politycznej (antypaństwowej). Początkowe działania miały charakter skryty i realizowano je wyłącznie zgodnie z interesem własnego państwa. Przybierały głównie postać działań agenturalnych, których celem było inwigilowanie osób występujących przeciwko bezpieczeństwu tego państwa, w tym przestępców. Z upływem czasu policje polityczne poszczególnych państw zaczęły współdziałać w zwalczaniu wspólnych zagrożeń dla panującego porządku, w szczególności ruchów o charakterze radykalnym, anarchistycznym, rewolucyjnym lub wolnościowym wymierzonych w systemy sprawowania władzy (np. komunistów czy socjalistów).

Początki współpracy służb policyjnych w sprawach kryminalnych datowane są dopiero na drugą połowę XIX w. Omawiana współpraca miała pierwotnie charakter bilateralny

i dotyczyła ścigania przestępców wywodzących się z grup narodowościowych prowadzących wędrowny tryb życia (np. Romów).

Pierwsze projekty aktów prawnych zawierające propozycje działań z zakresu współpracy policyjnej w odniesieniu do zwalczania przestępczości międzynarodowej powstały na przełomie XIX i XX w. Pierwsza wielostronna umowa o współpracy policyjnej w Europie została podpisana w 1888 r. między Austrią, Belgią, Holandią. Porozumienie dotyczyło wymiany informacji o przestępcach działających na terytorium tych państw³.

W swojej początkowej fazie międzynarodowa współpraca policyjna sprowadzała się do prostych form aktywności, takich jak konferencje, stowarzyszenia i organizacje. Dopiero z upływem lat formy współdziałania uległy zróżnicowaniu. W 1893 r. powstało pierwsze forum współpracy szefów policji – Międzynarodowe Stowarzyszenie Szefów Policji Stanów Zjednoczonych. Podczas zjazdów omawiali oni zagadnienia wspólnej walki z przestępczością pospolitą. W październiku 1897 r. w Chicago powstało pierwsze Narodowe Policyjne Biuro Identyfikacji (ang. *National Police Bureau of Identification*)⁴. W 1898 r. w Rzymie zorganizowano pierwszą międzynarodową konferencję na temat zwalczania ruchów anarchistycznych. Uczestnicy konferencji wskazali na potrzebę scentralizowania informacji na temat ruchów i działaczy anarchistycznych⁵.

Z czasem zaczęły pojawiać się, jakkolwiek ograniczone, inicjatywy służb policyjnych koncentrujące się na wybranych zagrożeniach. Interesujące jest, że pierwsze próby międzynarodowej współpracy policyjnej o charakterze operacyjnym w sprawach typowo kryminalnych wiążą się ze zwalczaniem procederu handlu ludźmi (niewolnictwa)⁶. 18 maja 1904 r. podpisano porozumienie międzynarodowe w sprawie zwalczania handlu białymi niewolnikami, które zobowiązywało państwa do rozciągnięcia nadzoru nad ruchem osobowym w celu wykrycia transportów „żywego towaru”⁷. Porozumienie przewidywało obowiązek utworzenia urzędu zbierającego wiadomości o werbowaniu kobiet i dziewcząt do zagranicznych domów rozpusty.

Na początku XX w. nastąpiło stopniowe uniezależnianie współpracy policyjnej od rządów państw. Stało się to wynikiem procesów demokratyzacyjnych i reform ustrojowych zachodzących w państwach europejskich⁸. W 1913 r. została zainicjowana współpraca między policjami Europy i Ameryki. Wtedy to Scotland Yard postanowił wysłać do różnych państw zdjęcia przestępców, których ujęciem byłby zainteresowany, oraz zwrócił się z prośbą o współpracę i wymianę materiałów dowodowych⁹.

Dążenia do stworzenia wielostronnych ram organizacyjnych dla współpracy służb odpowiedzialnych za zwalczanie przestępczości pojawiły się w drugiej dekadzie XX w. W dniach 14–18 kwietnia 1914 r. w Monako odbył się z udziałem 14 państw Pierwszy Kongres Policji Kryminalnych. W jego trakcie dyskutowano o utworzeniu międzynarodowego archiwum policyjnych akt kryminalnych oraz zsynchronizowaniu procedur ekstradycyjnych i technik kryminalistycznych. To wtedy po raz pierwszy wysunięto postulat utworzenia międzynarodowej organizacji policyjnej. Słusznie zakładano, że tego typu organizacja powinna przede wszystkim zajmować się zbieraniem i wymianą informacji kryminalnych. Wybuch pierwszej wojny światowej pokrzyżował i opóźnił realizację tych planów.

WSPÓŁPRACA W RAMACH INTERPOLU

3 września 1923 r. w Austrii odbył się międzynarodowy kongres policyjny z udziałem szefów policji z państw Europy, Ameryki Północnej i Południowej. Wzięło w nim udział ponad 120 delegatów z 20 państw, w tym z Polski. Uczestnicy kongresu uzgodnili utworzenie Międzynarodowej Komisji Policji Kryminalnej (fr. *Commission Internationale de Police Criminelle* – CIPC) z siedzibą w Wiedniu. Pierwszym prezydentem CIPC został szef policji wiedeńskiej dr Johannes Schober, który był inicjatorem omawianego kongresu założycielskiego¹⁰. Jeszcze w tym samym roku CIPC opublikowała na łamach Międzynarodowego Biuletynu Bezpieczeństwa Publicznego (ang. *International Public Safety Journal*) pierwsze międzynarodowe noty poszukiwawcze¹¹.

W 1926 r. podczas Zgromadzenia Ogólnego w Berlinie zgłoszono propozycję tworzenia w ramach CIPC krajowych centralnych punktów kontaktowych. Rezolucja w tej sprawie została przyjęta w 1927 r. Przedmiotowe punkty stanowiły namiastkę organizacyjną późniejszych krajowych biur Interpolu¹².

W 1930 r. w ramach wiedeńskiej centrali CIPC utworzono trzy specjalistyczne wydziały zajmujące się odpowiednio organizowaniem współpracy międzynarodowej w zakresie:

- wymiany informacji o notowaniach kryminalnych,
- zwalczania fałszerstw pieniędzy,
- zwalczania fałszerstw dokumentów paszportowych¹³.

W 1932 r. przyjęto nowy statut organizacyjny CIPC, tworząc stanowisko sekretarza generalnego. Pierwszym sekretarzem generalnym został oficer policji austriackiej Oskar Dressler¹⁴. Zgodnie z nowym statutem CIPC szef policji austriackiej stawał się automatycznie prezydentem organizacji. Do aneksji Austrii przez III Rzeszę funkcję tę sprawowali: Franz Brandl (1932–1934), Eugen Seydel (1934–1935) oraz Michael Skubl (1935–1938). Pokazuje to, jak ściśle pod względem logistycznym oraz kadrowym działalność CIPC była powiązana z funkcjonowaniem aparatu policyjnego państwa goszczącego. W 1935 r. w ramach CIPC uruchomiono kanał komunikacji radiowej.

Po aneksji Austrii w 1938 r. kontrolę nad Interpolem przejęli Niemcy. Heinrich Himmler, nadzorujący SS i Gestapo, wyznaczył osobiście na szefa policji austriackiej członka austriackiej partii nazistowskiej Ottona Steinhäusla, w przeszłości karanego sędownie. Otto Steinhäusl objął również funkcję prezydenta CIPC, którą sprawował do 1940 r. Faktycznie stanowiło to naruszenie apolityczności CIPC i było powodem wstrzymania przez większość państw członkowskich dalszego udziału w pracach CIPC¹⁵.

W 1942 r. Niemcy całkowicie zdominowały działania CIPC i przenieśli jej siedzibę do Berlina. Do zakończenia drugiej wojny światowej wszelkie stanowiska kierownicze w CIPC piastowali urzędnicy niemieccy. Kolejnymi prezydentami organizacji byli generałowie SS: Reinhard Heydrich (1940–1942), Artur Nebe (1942–1943)¹⁶ oraz Ernst Kaltenbrunner (1943–1945)¹⁷. Naziści wykorzystywali potencjał CIPC do ścigania w podbitych krajach Żydów, Romów, komunistów i homoseksualistów. Wpływy nazistowskie spowodowały utratę zaufania państw do CIPC i faktyczne zaniechanie współdziałania¹⁸.



MIĘDZYNARODOWA WSPÓŁPRACA POLICJI

O praktycznym i wymiernym rozwoju współpracy można jednak mówić dopiero od zakończenia drugiej wojny światowej¹⁹. Kierowanie działaniami związanymi z odbudową międzynarodowej pozycji CIPC przypadło Belgii.

W 1946 r. podczas konferencji w Brukseli działalność wznowiła Międzynarodowa Komisja Policji Kryminalnych – CIPC. Podczas konferencji brukselskiej dokonano demokratycznych wyborów prezydenta oraz komitetu wykonawczego. Prezydentem CIPC został Belg Florent Louwage (sprawował tę funkcję do roku 1956). Ugodniono, że CIPC w korespondencji telegraficznej będzie się posługiwać skrótem „INTERPOL”. Pod koniec 1946 r. CIPC opublikowała pierwszy międzynarodowy list gończy, tzw. czerwoną notę za osobą poszukiwaną. W tym samym roku siedziba centrali Komisji została przeniesiona do Paryża. Przez następne 50 lat funkcję sekretarza generalnego piastowali wyłącznie urzędnicy francuscy: Louis Ducloux (1946–1951), Marcel Sicot (1951–1963), Jean Népote (1963–1978) oraz André Bossard (1978–1985)²⁰.

W 1949 r. CIPC uzyskała status konsultanta przy ONZ na zasadach przynależnych organizacjom pozarządowym.

W 1955 r. CIPC liczyła 50 państw członkowskich. W 1956 r. państwa członkowskie uchwaliły nowy statut organizacyjny i przyjęły nową nazwę organizacji – Międzynarodowa Organizacja Policji Kryminalnej (ang. *International Criminal Police Organization* – ICPO). Kolejnym krokiem reorganizacyjnym było przeniesienie siedziby Sekretariatu Generalnego do Saint-Cloud (Francja)²¹. Powołanie ICPO stało się wynikiem zaistnienia kilku powiązanych ze sobą przyczyn, wśród których należy wskazać przede wszystkim rozwój przestępczości transgranicznej w związku procesami globalizacyjnymi. Jednym z wyników globalizacji było pogłębienie możliwości wzajemnego kontaktowania się przestępców z różnych państw oraz zwiększenie ich geograficznego zasięgu działania. Przestępcy w znacznie szerszym niż uprzednio zakresie zaczęli prowadzić działalność w wymiarze ponadgranicznym.

W 1963 r. w Monrowii (Liberia) odbyła się pierwsza regionalna konferencja Interpolu (natomiast pierwsza konferencja regionalna Interpolu na kontynencie europejskim została zorganizowana w 1966 r. w Rzymie)²². W 1965 r. Zgromadzenie Ogólne ustanowiło formalny zakres zadań oraz procedury współpracy dla krajowych biur Interpolu. W 1967 r. Interpol osiągnął liczbę stu państw członkowskich. W 1971 r. ONZ uznała oficjalnie ICPO za międzynarodową organizację o charakterze międzyrządowym.

W 1972 r. Interpol zawarł z Francją pierwsze porozumienie regulujące jego status prawny w państwie goszczącym. Francja tym samym uznała status Interpolu jako organizacji międzynarodowej. Porozumienie zostało renegotjowane po 10 latach obowiązywania. 3 października 1982 r. zwarto nowe porozumienie, które zwiększyło zakres przywilejów i immunitetów Interpolu na terytorium Francji.

W latach 1956–1988 prezydentami Interpolu byli kolejno: Florent Louwage (Belgia), Agostinho Lourenço (Portugalia), Richard Jackson (Wielka Brytania), Fjalar Jarva (Finlandia), Firmin Franssen (Belgia), Paul Dickopf (RFN), William Leonard Higgitt (Kanada), Carl Persson (Szwecja), Jolly Bugarin (Filipiny) oraz John Simpson (USA).

W 1985 r. po raz pierwszy sekretarzem generalnym Interpolu został brytyjczyk Raymond Kendall. W 1989 r. siedzibę Sekretariatu Generalnego przeniesiono do Lyonu, gdzie mieści

się do chwili obecnej. W latach 1989–2012 funkcję prezydenta Interpolu sprawowali: Ivan Barbot (Francja), Norman Inkster (Kanada), Björn Eriksson (Szwecja), Toshinori Kanemoto (Japonia), Jesús Espigares Mira (Hiszpania), Jackie Selebi (RPA) oraz Khoo Boon Hui (Singapur)²³.

W 1985 r. na 54. Sesji Zgromadzenia Ogólnego w Waszyngtonie celem wzmocnienia współpracy europejskich państw członkowskich Interpolu, postanowiono o utworzeniu Sekretariatu Europejskiego w ramach Sekretariatu Generalnego. W 1988 r. w związku z rozszerzeniem zadań Sekretariat Europejski został przekształcony w Europejskie Biuro Łącznikowe Interpolu.

W listopadzie 1991 r. na 60. Sesji Zgromadzenia Ogólnego Interpolu w Punta del Este powołano Europejski Komitet Interpolu, który stanowi ważne gremium doradcze organizacji. W 1990 r. Interpol oddał od użytku system komunikacyjny X.400 umożliwiający bezpośrednie przesyłanie informacji elektronicznych pomiędzy krajowymi biurami Interpolu oraz Sekretariatem Generalnym. W dwa lata później uruchomiono rozwiązania techniczne pozwalające krajowym biuram Interpolu na automatyczne przeszukiwanie baz danych zarządzanych przez Sekretariat Generalny.

W 1996 r. Interpol uzyskał status obserwatora w sesjach Zgromadzenia Ogólnego ONZ. W październiku 1997 r. na 66. Sesji Zgromadzenia Ogólnego Interpolu w New Delhi podjęto decyzję, że regionalne konferencje Interpolu będą się odbywały regularnie na pięciu kontynentach: w Afryce, Ameryce Południowej, Ameryce Północnej, Azji oraz Europie.

W 2000 r. sekretarzem generalnym wybrano Amerykanina Ronalda Noble’a (piastuje stanowisko do chwili obecnej).

W 2002 r. Interpol uruchomił system łączności I-24/7, którego funkcjonowanie zostało oparte o zasadę działania Internetu. Pierwszym państwem, które uzyskało dostęp do systemu, była Kanada.

W 2003 r. w Sekretariacie Generalnym swoją działalność rozpoczęło Centrum Dowodzenia i Koordynacji zapewniające Interpolowi możliwość nieprzerwanego działania.

W 2004 r. zostało utworzone Biuro Łącznikowe Interpolu przy siedzibie ONZ w Nowym Jorku.

W 2007 r. Interpol uruchomił dwa nowe zintegrowane rozwiązania informatyczne nazwane FIND (*Fixed Integrated Network Database*) oraz MIND (*Mobil Integrated Network Database*), rozszerzające państwom członkowskim dostęp do baz danych administrowanych przez Sekretariat Generalny.

W 2008 r. na 76. sesji Zgromadzenia Ogólnego Interpolu w Petersburgu Państwo Watykańskie stało się 187. członkiem Interpolu. To członkostwo jest symboliczne, lecz jednocześnie bardzo użyteczne. Przyłączenie żandarmerii watykańskiej do Interpolu pomaga poprawić bezpieczeństwo podróży papieża i przybywających każdego dnia do Watykanu 40 tysięcy pielgrzymów i turystów. Żandarmeria to licząca ponad stu funkcjonariuszy wewnętrzna policja w Watykanie, złożona głównie z byłych włoskich policjantów²⁴.

W sierpniu 2009 r. zostało utworzone Biuro Specjalnego Reprezentanta Interpolu przy UE²⁵.

W procesie rozwoju Interpolu należy wskazać element oddziaływania państwa goszczącego organizację na kierunki jej działania oraz obsadę funkcji kierowniczych. Z historycznego punktu widzenia wyodrębnić można 3 okresy supremacji danego państwa goszczącego nad Interpołem: austriacki (1923–1938), niemiecki (1938–1945) oraz francuski (1946–1985).

INNE FORMY WSPÓŁPRACY

Równoległe z reaktywowaniem działalności Międzynarodowej Komisji Policji Kryminalnej, w 1946 r. przy Radzie Gospodarczej i Społecznej Narodów Zjednoczonych (ECOSOC) została utworzona Komisja Środków Odurzających (ang. *Commission on Narcotics Drugs* – CND), której celem było opracowanie międzynarodowych regulacji dotyczących kontroli nad środkami odurzającymi. W 1968 r. przy ECOSOC powołano Międzynarodową Radę ds. Kontroli Narkotyków (ang. *International Narcotics Control Board* – INCB) z siedzibą w Wiedniu. Obowiązkiem Rady jest identyfikowanie, a następnie pomaganie państwom, w eliminowaniu słabości w istniejących systemach kontroli narkotyków. Do uprawnień Rady należy określanie, które z chemikaliów nielegalnie używanych w produkcji środków odurzających lub substancji psychotropowych powinny znaleźć się pod międzynarodową kontrolą. Rada zapewnia ponadto, aby stosowne dostawy legalnych narkotyków (środków odurzających, substancji psychotropowych oraz prekursorów) były dostarczane dla celów medycznych i naukowych. Tym samym ma zapobiegać wyciekom tych substancji z legalnych źródeł na nielegalny rynek. W 1991 r. Zgromadzenie Ogólne ONZ zdecydowało się na przyznanie funduszu w postaci – Międzynarodowego Programu Kontroli Narkotyków Narodów Zjednoczonych (ang. *United Nations International Drug Control Programme* – UNDCP) i rozszerzenie mandatu CND jako organu zarządzającego Programem. W 1997 r. utworzono Biuro Narodów Zjednoczonych ds. Narkotyków i Przestępczości (ang. *United Nations Office on Drugs and Crime* – UNODC), którego głównym celem jest pomaganie państwom w zakresie zwalczania narkotyków, przestępczości i terroryzmu. W 2003 r. z inicjatywy UNODC przyjęto nową inicjatywę służącą zacieśnieniu współpracy państw dotkniętych przemylem narkotyków z Afganistanu, tzw. Pakt Paryski²⁶.

Kilka platform współpracy policyjnej zostało utworzonych również na kontynencie afrykańskim: Stowarzyszenie Szefów Policji Regionu Zachodniej Afryki (ang. *Association of Chief of Police of the West Africa Region* – ACPWAR), Komitet Szefów Policji Zachodniej i Centralnej Afryki (ang. *Committee on Chief of Police for West and Central Africa* – CCPWCA) czy Południowoafrykańska Organizacja Współpracy Regionalnej Szefów Policji (ang. *Southern African Regional Police Chiefs Cooperation Organisation* – SARPCCO). Cechą charakterystyczną jest, że współpraca w ramach tych platform odbywa się na szczeblu szefów służb policyjnych. Obejmuje ona tradycyjnie przede wszystkim wymianę informacji oraz doświadczeń. Najściślej jest realizowane w ramach SARPCCO. Uzgodnienia zawarte pomiędzy państwami członkowskimi tej organizacji przewidują nawet uprawnienie dla funkcjonariuszy policji do przekraczania granicy drugiego państwa w ramach pościgu za osobą podejrzaną o popełnienie przestępstwa oraz jej zatrzymania bez konieczności uzyskania zgody właściwych władz państwa, na którego terytorium dokonywane są czynności²⁷.

W wyniku politycznych procesów integracyjnych 20 państw Ameryki Południowej i Środkowej utworzyło w 2007 r. Amerykańską Wspólnotę Policyjną – Ameripol (ang. *American Police Community*), która stanowi najwyższe ciało decyzyjne w zakresie międzynarodowej współpracy policyjnej

w tym regionie. Obszary działania Ameripolu i Interpolu pokrywają się (np.: wymiana informacji i danych wywiadowczych w zwalczaniu przestępczości transgranicznej, współpraca szkoleniowa). 25 stycznia 2010 r. Interpol uzyskał status stałego obserwatora przy Ameripolu²⁸. Należy zadać pytanie, jaką wartość dodaną dla państw danego regionu przynoszą tego rodzaju działania, w sytuacji gdy ograniczone środki będące w ich dyspozycji powinny być alokowane z dużą rozważą. Z punktu widzenia Interpolu regionalne platformy współpracy powodują powielanie istniejących już rozwiązań. Chociażby w odniesieniu do baz danych i wymiany informacji, działanie to należy uznać za bezcelowe²⁹.

WSPÓŁPRACA POLICYJNA W UE

Rozwój współpracy policyjnej w ramach UE stanowił element szerzej rozumianych zjawisk integracyjnych w sferze wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych. Początki współpracy organów ścigania państw Wspólnot Europejskich sięgają lat 70. Z historycznego punktu widzenia omawianą współpracę można podzielić na dwie główne fazy. Pierwsza to faza współpracy pozatraktatowej, kiedy współdziałanie policyjne było ograniczone tylko do inicjatyw wybranych państw przyszłej UE. Inicjatywy te miały głównie charakter nieformalny i wiązały się przede wszystkim z realizacją określonych zadań doraźnych. W 1972 r. nawiązano międzyrządową współpracę międzynarodową na gruncie europejskim w sprawie przeciwdziałania przestępczości narkotykowej, której nadano nazwę „Grupa Pompidou”³⁰. W 1975 r. spośród ministrów sprawiedliwości i spraw wewnętrznych dziesięciu ówczesnych państw członkowskich WE powołano Grupę Trevi (Terroryzm, Radykalizm, Ekstremizm, Przemoc Międzynarodowa). Stanowiła ona nieformalny system kooperacji w zakresie zwalczania przestępczości transgranicznej oraz terroryzmu, oparty o odbywające się co pół roku spotkania ministrów oraz prace w grupach roboczych. W ramach Trevi powołano kilka podgrup roboczych, tj.: Grupę Trevi I – do spraw wymiany informacji, bezpieczeństwa oraz zwalczania terroryzmu, Grupę Trevi II – odpowiedzialną za współdziałanie policji oraz Grupę Trevi IV – do działań związanych z przewidywanym zniesieniem granic wewnętrznych w ramach WE³¹. W 1990 r. rozpoczęła działalność „Grupa Dublińska” mająca na celu poprawę koordynacji w zakresie kontroli nad nielegalnym obrotem narkotykami oraz dokonywanie oceny sytuacji w poszczególnych regionach świata³².

Ważnym wzmocnieniem istniejących form współpracy policyjnej państw członkowskich WE było podpisanie w 1985 r. Układu z Schengen³³ oraz przyjęcie w 1990 r. Konwencji Wykonawczej do Układu z Schengen³⁴. Oba dokumenty weszły w życie dopiero 26 marca 1995 r. Najistotniejszym z punktu widzenia bezpieczeństwa rozwiązaniem było zniesienie kontroli na granicach wewnętrznych z jednoczesnym wzmocnieniem kontroli na granicach zewnętrznych. W konsekwencji tego powstał obszar, w którego obrębie został umożliwiony swobodny przepływ osób, towarów i usług. Państwa należące do obszaru Schengen utworzyły wspólny system ochrony granic zewnętrznych. Wymienione państwa dla zrównoważenia luk w krajowych systemach bezpieczeństwa, które powstały w wyniku otwarcia granic wewnętrznych, wprowadziły szereg rozwiązań pozwalających organom ścigania na

bardziej skuteczne przeciwdziałanie zjawiskom nielegalnej imigracji, przestępczości transgranicznej i zorganizowanej oraz terroryzmowi – tzw. środki kompensacyjne. Współpraca policyjna została poszerzona o pościg transgraniczny. Najważniejszym środkiem kompensacyjnym był System Informacji Schengen. Do jego obsługi stworzono sieć SIRENE. Wśród środków kompensacyjnych bardzo ważną rolę odgrywały rozwiązania taktyczne z zakresu współpracy policyjnej, m.in.: metody wymiany informacji, wymiana oficerów łącznikowych oraz metody współpracy transgranicznej³⁵.

W 1989 r. po raz pierwszy wysunięto ideę utworzenia urzędu policji, który ułatwiłby współpracę pomiędzy siłami policyjnymi państw członkowskich Wspólnot Europejskich i objąłby zakresem działania całą wspólnotę. W rezultacie w tym samym roku podpisano tzw. Palma-Dokument, który jako pierwszą fazę tworzenia europejskiego urzędu policji przewidywał powołanie centralnej europejskiej placówki wywiadowczej do zbierania i wykorzystywania informacji w celu zwalczania handlu narkotykami – Eurodrug³⁶. Decyzja o powołaniu właściwego urzędu policyjnego (tzw. Europolu) została przesądzona na posiedzeniu Rady Europejskiej w Luksemburgu w dniach 28–29 czerwca 1991 r., a następnie potwierdzona na posiedzeniu ministrów sprawiedliwości i spraw wewnętrznych Grupy Trevi w Hadze w dniu 3 grudnia 1991 r. i włączona do ustaleń Traktatu o Unii Europejskiej³⁷.

Przełomowym momentem w omawianej dziedzinie było podpisanie Traktatu o Unii Europejskiej z Maastricht w dniu 7 lutego 1992 r., który włączył współpracę policyjną w zakres III filaru UE (Wymiar Sprawiedliwości i Sprawy Wewnętrzne). W artykule K wymienionego Traktatu współpraca celna i policyjna zostały wymienione jako „przedmiot wspólnego zainteresowania do realizacji celów Unii”³⁸.

W następstwie wejścia w życie postanowień Traktatu z Maastricht działania UE dotyczące współpracy policyjnej były prowadzone w trzech podstawowych obszarach. Rozwój działań w tych trzech obszarach powodował przesuwanie współpracy policyjnej w UE coraz bardziej na poziom ponadnarodowy. Pierwszym z obszarów było stopniowe rozszerzanie kompetencji Eurodrug poprzez przyjęcie przez Radę UE szeregu wspólnych działań na podstawie art. K.3 Traktatu. Drugi obszar stanowiły prace nad projektem Konwencji o Europolu i towarzyszących jej protokołach dodatkowych. Trzeci obszar obejmował inne zagadnienia z zakresu bezpieczeństwa wewnętrznego UE przewidziane w Tytule VI Traktatu, które pośrednio wpływały na kształt przyszłej współpracy w ramach Europolu³⁹. Podstawą utworzenia Eurodrugu było porozumienie międzyrządowe z 1993 r. Jednakże szczegółowa struktura organizacyjna i zadania zostały określone poprzez wspólne działanie przyjęte przez Radę WSiSW w dniu 10 marca 1995 r., które zobligowało wszystkie państwa członkowskie do delegowania krajowych oficerów łącznikowych do siedziby Eurodrugu w Hadze⁴⁰. Głównym zadaniem Eurodrugu była analiza, przetwarzanie i wymiana informacji oraz danych wywiadowczych, a także koordynacja operacji antynarkotykowych, w tym przesyłek kontrolowanych.

Właściwy Europejski Urząd Policji (Europol) został utworzony w oparciu o zawartą między państwami członkowskimi konwencję, którą podpisano 26 lipca 1995 w Brukseli⁴¹. Dalsze możliwości współpracy w dziedzinie wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych stworzył Traktat z Am-

sterdamu, który wszedł w życie 1 maja 1999 r. W Traktacie zawarto bardziej przejrzyste cele oraz szczegółowy opis działań, które należy podjąć w dziedzinie współpracy policyjnej i celnej. Ponadto doprowadził on do wzmocnienia ram instytucjonalnych i dalszego rozwoju procesu decyzyjnego w tym obszarze⁴². Traktat z Amsterdamu zdecydował o uwspólnotowieniu współpracy celnej i walki z nielegalną imigracją. Zmiany te spowodowały, że w zakresie WSiSW powstały dwa obszary: uwspólnotowiony – obejmujący regulacje dotyczące współpracy związanej ze swobodnym przepływem osób oraz współpracy międzyrządowej, który zawarł kompetencje pozostałe po dawnym III filarze. W tym drugim obszarze znalazły się takie dziedziny jak: zwalczanie i zapobieganie terroryzmowi przestępczości, zwłaszcza zorganizowanej, walka z handlem ludźmi i przestępczością na szkodę nieletnich, zwalczanie rasizmu i ksenofobii, zwalczanie nielegalnego obrotu narkotykami, korupcji i oszustw.

Europol formalnie rozpoczął działalność 1 lipca 1999 r., kiedy to weszły w życie wszystkie wymagane akty wykonawcze do Konwencji. Ważną datą w jego funkcjonowaniu był dzień 26 marca 2000 r., kiedy to opisywana instytucja uzyskała pełną zdolność prawną jako organizacja międzynarodowa. W grudniu 2001 r. Rada UE podjęła decyzję o rozszerzeniu mandatu Europolu na wszystkie formy przestępczości, o których mowa w Załączniku do Konwencji o Europolu⁴³.

W lutym 2002 r. utworzono Eurojust będący odpowiednikiem Europolu w zakresie współpracy w zakresie wymiaru sprawiedliwości, który zintegrował współpracę prokuratorów i sędziów⁴⁴.

Podsumowując, do połowy lat 70. XX w. współpraca policyjna odbywała się głównie z wykorzystaniem Interpolu oraz na podstawie bilateralnych i multilateralnych umów międzynarodowych. W ostatniej dekadzie XX w. nastąpił dynamiczny rozwój różnych form międzynarodowej współpracy policyjnej. Społeczność międzynarodowa przeszła długą drogę do wypracowania obecnego modelu współpracy. Można nawet stwierdzić, że formy działań policyjnych stanowiące pierwowzór obecnych działań transgranicznych w wielu aspektach były przeciwstawne do idei Interpolu, który wyklucza jakąkolwiek działalność o charakterze rasowym czy politycznym.

Szczególnie interesujące były próby podjęcia w ramach Interpolu współpracy regionalnej między państwami członkowskimi wspólnot, w postaci „regionalnego sekretariatu europejskiego” Interpolu, funkcjonującego w latach 1986–1990. Niemniej jednak Interpol nie był nigdy postrzegany przez państwa grupy Trevi jako możliwa alternatywa dla efektywnej współpracy policyjnej w wymiarze europejskim. W. Bruggeman wymieniając przyczyny takiego stanu rzeczy, wskazuje m.in., że: Interpol jest centrum informacyjnym i kontakty w jego ramach mają zawsze wymiar dwustronny, tymczasem w ramach europejskich potrzebna była współpraca wielostronna; słabością Interpolu był również brak zaufania do właściwych organów niektórych państw-stron Interpolu⁴⁵.

Obecnie obok współdziałania bilateralnego i regionalnego w międzynarodowej współpracy policyjnej istnieją dwa główne nurty określane jako globalna współpraca policyjna oraz współpraca policyjna w ramach UE. Platformą organizacyjną globalnej współpracy policyjnej jest Interpol. Natomiast współpraca policyjna w ramach UE jest realizowana

w oparciu o rozwiązania istniejące w ramach Europolu i Schengen. Współczesny model międzynarodowej współpracy policyjnej charakteryzują takie cechy jak: wielostronność działania, ukierunkowanie współpracy na zwalczanie zagrożeń o charakterze kryminalnym, oficjalność działania czy wspólny interes operacyjny państw kooperujących. □

¹ Ch. Hoppe, *Międzynarodowa współpraca policyjna w Europie. Program edukacyjny „Polska Policja w Unii Europejskiej”*, „Gazeta Policyjna” 2004, nr 14, s. 10–11.

² E. Gabara, *Stanowisko Polski w zwalczaniu międzynarodowej przestępczości zorganizowanej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń 2004, s. 229.

³ P. Wawrzyk, *Współpraca policyjna a system informacyjny Schengen II*, Warszawa 2008, s. 10 i n.

⁴ B. Hołyst, *W poszukiwaniu modelu integracji policji państw Europy*, „Przegląd Policyjny” 1996, nr 1–2, Szczepiń, s. 5.

⁵ P. Wawrzyk, *Współpraca policyjna a system informacyjny Schengen II*, s. 10 i n.

⁶ Por. M. Deflem, *International Police Cooperation – History of*, w: *Encyclopedia of Criminology*, red. R.A. Wright, J. Mitchell Miller, New York 2005, s. 795 i n.

⁷ Dz. U. z 1922 r. Nr 87, poz. 783, z późn. zm.

⁸ Por. J.W. de Zwaan, *Institutional problems and free movement of persons. The legal and political framework for co-operation*, w: *Free movement of persons in Europe. Legal problems and experiences*, pod red. H.G. Schermers, Boston-Dordrecht 1993, s. 335 i n.

⁹ E. Gabara, *Stanowisko Polski*, s. 229.

¹⁰ Sprawował funkcję do swojej śmierci w 1932 r.

¹¹ <http://www.interpol.int/About-INTERPOL/History> (dostęp: 01.12.2012 r.)

¹² Tamże.

¹³ Tamże.

¹⁴ Tamże.

¹⁵ D. Reed, *Nemesis? The Story of Otto Strasser*, Londyn 1940, s. 71.

¹⁶ Stracony w marcu 1945 r. za udział w zamachu na Hitlera.

¹⁷ Skazany na karę śmierci w Norymberdze.

¹⁸ M. Deflem, *The Logic of Nazification: The Case of the International Criminal Police Commission („Interpol”)*, „International Journal of Comparative Sociology” 2002, nr 43(1), s. 21–44.

¹⁹ Por. J.W. de Zwaan, *Institutional problems and free movement of persons. The legal and political framework for co-operation*, s. 335 i n.

²⁰ <http://pl.wikipedia.org/wiki/Interpol> (dostęp: 01.10.2012 r.).

²¹ M. den Boer, *Rozwój współpracy policji: rys historyczny*, w: *Układ z Schengen. Współpraca policji i organów policji po Maastricht*, red. J. Beczała, Instytut Europejski, Łódź 1998, s. 34.

²² <https://interpol.int/Public/icpo/governance/sg/history.asp> (dostęp: 01.10.2012 r.).

²³ Tamże.

²⁴ <http://www.rp.pl/artykul/201534.html?print=tak> (dostęp: 1.10.2012 r.).

²⁵ <http://www.interpol.int/News-and-media/News-media-releases/2009/PR086> (dostęp: 01.10.2012 r.).

²⁶ D. Dudek, P. Rakowski, *Teoretyczne i praktyczne aspekty zapobiegania i zwalczania przestępczości narkotykowej w Unii Europejskiej – spojrzenie na problem z polskiego punktu widzenia*, Centrum Europejskie – Natolin, Warszawa 2005, s. 31 i n.

²⁷ D.K. Das, P.C. Kratcoski, *International Police Cooperation: a World Perspective*, w: D.J. Koenig, D.K. Das, *International Police Cooperation: a World Perspective*, Lexington Books, Boston 2001, s. 9.

²⁸ Rezolucja ZO nr AG-2010-RES-12 z listopada 2010 r.

²⁹ R.K. Noble, *Opening remarks of Interpol Secretary General of 20th Americas Regional Conference*, Viña del Mar, Chile 1 April 2009 (dostęp: 15.05.2009 r.), <http://www.interpol.int/Public/ICPO/speeches/Default.asp>.

³⁰ W. Czapliński, *Obszar wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości. Współpraca w zakresie wymiaru sprawiedliwości i spraw wewnętrznych*, Europejska Wyższa Szkoła Prawa i Administracji, Warszawa 2005, s. 5.

³¹ Szerzej: J. Starzyk-Sulejewska, *Ewolucja europejskiej współpracy policyjnej od Schengen do Nicei*, w: *Integracja europejska. Instytucje. Polityka. Prawo. Księga Pamiątkowa dla uczczenia 65-lecia Profesora Stanisława Parzymiesa*, red. G. Michałowska, Warszawa 2003, s. 464 i n.

³² D. Dudek, P. Rakowski, *Teoretyczne i praktyczne aspekty zapobiegania i zwalczania przestępczości narkotykowej w Unii Europejskiej – spojrzenie na problem z polskiego punktu widzenia*, s. 29.

³³ Dz. Urz. UE nr L 239, 22.09.2000, s. 13.

³⁴ Tamże, s. 19.

³⁵ Szerzej: T. Safjański, *Współpraca policyjna państw obszaru Schengen. Zarys systemu*, w: *Policja w Polsce. Stan obecny i perspektywy*, red. W. Ciepiela, A. Szymaniak, Wydawnictwo Naukowe INPiD UAM, Poznań 2007; T. Safjański, D. Żach, *Taktyczne aspekty współpracy policyjnej państw Schengen*, „Gazeta Sądowa” 2006, nr 10; T. Safjański, D. Żach, *Systemowe i organizacyjne aspekty współpracy policyjnej państw obszaru Schengen*, „Przegląd Policyjny” 2006, nr 1(81).

³⁶ M. Róg, *Europol – założenia i fakty*, Szczepiń, s. 21.

³⁷ A. Hartmann, *Współpraca policji w zwalczaniu przestępczości zorganizowanej*, w: *Przestępczość zorganizowana w Niemczech i w Polsce*, red. B. Hołyst, E. Kube, R. Schulte, Warszawa-Münster-Łódź 1996, s. 136.

³⁸ Dz. Urz. WE C 191 z 29 lipca 1992 r.

³⁹ D.J. Occhipinti, *The politics of EU. Police cooperation. Toward a European FBI?*, Lynne Rienne Publishers, Londyn, 2003, s. 51.

⁴⁰ Dz. Urz. WE L 062 z 20 marca 1995 r.

⁴¹ Akt Rady z dnia 26 lipca 1995 r. w sprawie sporządzenia konwencji na podstawie art. K.3 Traktatu UE dotyczącego utworzenia Europejskiego Urzędu Policji (Konwencja o Europolu), Dz. U. C 316 z 27.11.1995, s. 1.

⁴² Dz. Urz. WE C 340 z 10 listopada 1997 r.

⁴³ Dz. U. C 362 z 18 grudnia 2001 r.

⁴⁴ Decyzja Rady 2002/187/WSiSW z 28 lutego 2002 r. (Dz. U. L 063 z 6 marca 2002 r.).

⁴⁵ W. Bruggeman, *Europol et Interpol*, w: G. de Kerchove, A. Weyembergh, *Vers une espace judiciaire pénale européenne*, Bruksela 2000, s. 97.

Summary

Evolution of the police cooperation in the world – a historical outline

In order to counteract cross-border threats the state, touched by this problem, developed different forms of international cooperation as well as introduced appropriate legal instruments. The article constitutes the attempt to systematize the knowledge about the development of the police cooperation in the world. The author emphasizes the benefits for the universal safety resulting from the cooperation of the different state police forces, aimed at common threats.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

MOTYWOWANIE

Część I. Teorie motywowania



mł. insp. Elżbieta Kołodziejska-Powalska

Kierownik
Zakładu Ruchu Drogowego CSP

*Siłą napędową każdego człowieka jest motywacja.
Jest to „to coś”, co skłania nas do działania,
a czasem odbiera nam wszelką chęć ku temu.*
Waldemar Kozłowski¹

Motywowanie jest jedną z czterech funkcji kierowania, którą powinien znać dobrze każdy menedżer: dyrektor, kierownik, koordynator, dowódca, każdy, kto kieruje powierzonym odcinkiem pracy przy pomocy określonej grupy ludzi i podejmuje decyzje o istotnym znaczeniu. Tym samym prowadzi zespół tak, aby uzyskać określony cel poprzez poszczególne funkcje kierowania: planowanie, organizowanie, kontrolowanie i motywowanie.

We współczesnych warunkach kierowanie zespołem wymaga określonych umiejętności, wiedzy, kwalifikacji, a także predyspozycji. Stąd pojawiają się specjalistyczne uczelnie, kursy, szkolenia, na których menedżerowie uczą się stosowania wyspecjalizowanych socjo- i psychotechnik oraz poznają determinanty wpływające na zachowania ludzi, a także uczą się ich wykorzystania w procesie zarządzania w celu osiągnięcia pożądanego celu.

Wystarczy powołać się na umiejętności, które wymagane są od menedżera, takie jak: zdolność doboru kadry, kierowania zespołami ludzkimi, motywowania do pracy, podejmowania decyzji, rozwiązywania konfliktów, racjonalnego kompromisu, prowadzenia negocjacji. Rzecz charakterystyczna, iż w żadnej ofercie pracy na stanowisko kierownicze nie wymaga się uczciwości, poszanowania godności ludzkiej, liczenia się z potrzebą podmiotowości kierowanych, troski o podwładnych, zainteresowania ich problemami, umiejętności tworzenia klimatu zaufania i wzajemnego szacunku, otwartości, sprawiedliwości i obiektywizmu w opiniach i ocenach, poczucia odpowiedzialności, wiarygodności i moralności.

W przypadku Policji, każdy kandydat na funkcjonariusza przechodzi wiele badań psychologicznych, podczas których są oceniane jego predyspozycje do tego trudnego zawodu. Również zgodnie z przyjętą procedurą kwalifikacyjną na stanowiska kierownicze, każdy kandydat podczas rozmowy kwalifikacyjnej podlega ocenie psychologa, który uczestniczy w procedurze. Stanowisko kierownicze w formacji, której zadaniem jest służba państwu i jego obywatelom, posiadającej szczególne uprawnienia, funkcjonującej na granicy dwóch światów: złego i dobrego, wymaga szczególnych umiejętności i cech charakteru, przede wszystkim – nienagannej postawy moralnej. Policja jest poddawana permanentnej ocenie i kontroli społecznej, które dzięki mediom są w chwili obecnej codziennością. Unifikacja, jaką daje mundur, zawsze będzie

prowadziła do tego, że negatywna ocena jednostki stanie się oceną całej formacji.

Biorąc pod uwagę ogromny ciężar pracy policjanta, należy podkreślić umiejętne motywowanie do pracy, a zwłaszcza aktualnie, kiedy kondycja finansowa Policji nie jest dobra i media każdego dnia informują o pracach nad odebraniem funkcjonariuszom kolejnych przywilejów. Powstają więc pytania: jak motywować policjantów? Jaki musi być przełożony w Policji? Jaką postawę należy prezentować i w jaki sposób oddziaływać na podwładnych, aby uzyskać efekt w postaci sprawnie działającej komórki, której działalność stanowi element składowy realizacji celu nadrzędnego, jakim są ochrona obywateli oraz zapewnienie bezpieczeństwa i porządku w kraju? Bez zmotywowanego, posiadającego sprecyzowane cele oraz postępującego zgodnie z zasadami zespołu, którego członkowie będą mieli poczucie bezpieczeństwa i spełnienia, nie stanie się to możliwe. Taki zespół stanowi dla organizacji wartość nieocenioną. Fragment z uzasadnienia do jednego z Priorytetów Komendanta Głównego Policji na lata 2010–2012 (Priorytet V *Zwiększenie zadowolenia policjantów i pracowników Policji poprzez zapewnienie optymalnych warunków do realizacji zadań*) stanowi: ***Za rzecz oczywistą należy uznać fakt, iż wykształcona, zaangażowana i czerpiąca satysfakcję z pracy kadra funkcjonariuszy i pracowników jest najważniejszą wartością Policji.***

Zgodnie z literaturą, motywacja – to siła wewnętrzna, proces popychający człowieka do działania ukierunkowanego na zaspokojenie najpilniejszych w danym czasie potrzeb, na realizację cenionych wartości oraz na osiągnięcie określonych celów.

Takie podejście reprezentuje większość psychologów. J. Reykowski definiuje proces motywacyjny jako proces regulacji, który pełni funkcję sterowania czynnościami tak, aby doprowadziły do osiągnięcia określonego wyniku (celu)². Używa on

zamiennie pojęć motywacja i proces motywacyjny. Według niego można wyróżnić kolejne etapy procesu motywacji. Osoba musi:

- 1) uświadomić sobie, że jakaś jej potrzeba jest niezaspokojona,
- 2) rozpoznać warunki (możliwości) do zaspokojenia potrzeby,
- 3) podjąć działania ukierunkowane na zaspokojenie uświadomionej potrzeby.

Motywacja to proces kształtowania pożądanych zachowań człowieka w celu realizacji określonych celów. W tym ujęciu motywowanie jest związane z procesem kształtowania przez kierowników pożądanych dla instytucji zachowań jej członków, a więc z wywoływaniem właściwego stosunku do powierzonych zadań. Aby motywacja była skutecznym narzędziem w realizacji celów instytucji, kierownik musi znać potrzeby swoich pracowników, rodzaj tych potrzeb, intensywność, możliwość ich zaspokojenia, przewidywać skutki ich zaspokojenia bądź niezaspokojenia, a także motywy działania pracowników³.

1. PODSTAWOWE MODELE MOTYWACJI

Najbardziej znane teorie motywacji próbują odpowiedzieć na dwa podstawowe pytania:

1. Co motywuje ludzi do działania?
2. Dlaczego ludzie wybierają takie, a nie inne zachowanie?⁴

MODEL TRADYCYJNY

Tradycyjny model motywacji jest w literaturze kojarzony z Frederickiem Taylorem i nauką organizacją pracy. Podstawę jego teorii stanowiło założenie, że dla większości ludzi praca jest z natury nieprzyjemna i niechętnie wykonywana. Człowieka należy więc motywować do pracy poprzez nagrody i kary – odpowiednio do osiąganych wyników. Proces motywowania można realizować dzięki środkom motywacyjnym (narzędziom, instrumentom). Taylor uważał, że najlepszym środkiem motywacji są pieniądze. Odwoływał się do idei człowieka *homo economicus*. Człowiek będzie wykonywał takie działania, których efektem stanie się wyższe wynagrodzenie. Jeżeli przełożony ustali, że pracownik otrzyma wyższe wynagrodzenie, kiedy osiągnie wyższą produktywność, to należy się spodziewać, że działania człowieka będą ukierunkowane na osiągnięcie tego celu⁵.

MODEL STOSUNKÓW WSPÓLDZIAŁANIA

Za jego twórcę uważa się Eltona Mayo, który stwierdził, że nuda i powtarzalność wielu zadań obniżają motywację, zaś kontakty towarzyskie (społeczne) przyczyniają się do powstania i utrzymania motywacji⁶. Jego badania pokazały siłę oddziaływania grupy na jednostkę podczas pracy. Wyniki badań umożliwiły mu wyciągnięcie wniosków, jak powinni się zachowywać menedżerowie wobec swoich podwładnych oraz jak powinni organizować miejsce pracy. Z jego obserwacji wynikało, że największy wpływ na pracę mają nieformalne kontakty pomiędzy pracownikami. Warunki fizyczne oraz wynagrodzenie miały mniejsze znaczenie⁷.

MODEL ZASOBÓW LUDZKICH

Przedstawicielem tego kierunku w pojmowaniu motywowania jest Douglas McGregor, który w 1960 r. zaprezentował dwa

przeciwstawne sposoby myślenia o pracownikach, które jego zdaniem występowały dość powszechnie wśród menedżerów.

ZAŁOŻENIA TEORII X:

- ludzie nie lubią pracy i starają się jej w miarę możliwości unikać;
- menadżerowie, jeśli chcą skłonić pracowników do wykonywania obowiązków, muszą ich stale kontrolować, kierować nimi i grozić im karą w razie nieposłuszeństwa lub opieszałości;
- ludzie zazwyczaj nie chcą sami ponosić odpowiedzialności i wolą, by nimi kierowano. Nie mają wielkich ambicji i przede wszystkim chcą czuć się bezpiecznie na swoich stanowiskach.

ZAŁOŻENIA TEORII Y:

- praca jest naturalną częścią życia, a ludzie ją lubią;
- ludzie mają wewnętrzną motywację do realizacji celów, o ile czują się do nich przywiązani;
- ludzie przywiązują się do celów w stopniu proporcjonalnym do osobistych nagród (niekoniecznie pieniężnych), jakie otrzymują za ich realizację;
- w odpowiednich warunkach ludzie sami dążą do ponoszenia odpowiedzialności;
- ludzie mają naturalną skłonność do nowatorstwa i kreatywności;
- ludzie najczęściej wykorzystują w organizacjach jedynie część swoich talentów i inteligencji, ponieważ nie mają warunków do tego, by się wykazać⁸.

2. WSPÓŁCZESNE POGLĄDY NA MOTYWACJĘ

TEORIA POTRZEB

Potrzeba psychiczna, motywacja to stan osoby doznającej poczucie niespełnienia (napięcie motywacyjne), czyli frustrację potrzeb, działający jako czynnik motywujący, skłaniający zatem jednostkę do aktywności, które mogą tę potrzebę zaspokoić. Inaczej – odczuwalny brak czegoś, który powoduje, że podejmuje się działania zmierzające do zapełnienia tego braku. Z potrzebami wiąże się pozytywna lub negatywna charakterystyka afektywna. Niezaspokojenie potrzeb niższego rzędu powoduje niemożność zaspokojenia potrzeb wyższego rzędu⁹.

TEORIA HIERARCHII POTRZEB A. MASŁOWA

To najbardziej znana i rozpowszechniona koncepcja, według której ludzie są motywowani przez hierarchiczny system pięciu podstawowych potrzeb. Maslow twierdził, że aby było możliwe zaspokojenie potrzeb wyższego rzędu, muszą być zaspokojone przede wszystkim potrzeby niższego rzędu. W przypadku, gdy potrzeba niższego rzędu została już zaspokojona, to przestaje ona stanowić źródło motywacji. Zaspokojenie potrzeb umiejscowionych niżej w hierarchii jest warunkiem aktywizacji potrzeb wyższych: niezaspokojone potrzeby dominują i zwyciężają w konflikcie z następnymi. Zarówno w rozwoju gatunku ludzkiego, jak i jednostki ludzkiej najpierw dominują potrzeby fizjologiczne i bezpieczeństwa, a dopiero

MOTYWOWANIE

później potrzeby samorealizacji. Motywatorami ludzkiego działania są tylko potrzeby niezaspokojone¹⁰. W literaturze często przedstawia się powyższą teorię jako piramidę potrzeb Masłowa (rys. 1).

Oprócz wymienionych pięciu potrzeb, Maslow wyróżnił również tzw. potrzeby dodatkowe, czyli takie, które mogą ujawniać się tylko u niektórych ludzi. Do potrzeb tych należą: potrzeby wiedzy oraz potrzeby estetyczne.

DWUCZYNNIKOWA TEORIA POTRZEB F. HERZBERGA

Drugą teorią zaliczaną do **teorii potrzeb** albo **teorii treści** jest dwuczynnikowa teoria motywacji Herzberga. W tej teorii można wyróżnić dwie grupy czynników motywacji: czynniki zewnętrzne (zwane czynnikami higieny lub niezadowolenia) oraz czynniki wewnętrzne (zwane motywatorami lub czynnikami zadowolenia). Motywatory odnoszą się do treści pracy. Dotyczą m.in. uznania, awansu, zainteresowania pracą, odpowiedzialności, osiągnięć, możliwości rozwoju. Przyczyniają się do zwiększenia satysfakcji związanej z wykonywaniem pracy, co z kolei prowadzi do wzrostu wydajności pracowników. Czynniki higieny natomiast powodują niezadowolenie z pracy. Są to: polityka firmy, nadzór, stosunki międzyludzkie, wynagrodzenie, warunki pracy, warunki bhp itp.¹¹

TEORIA ERG C.P. ALDERFERA

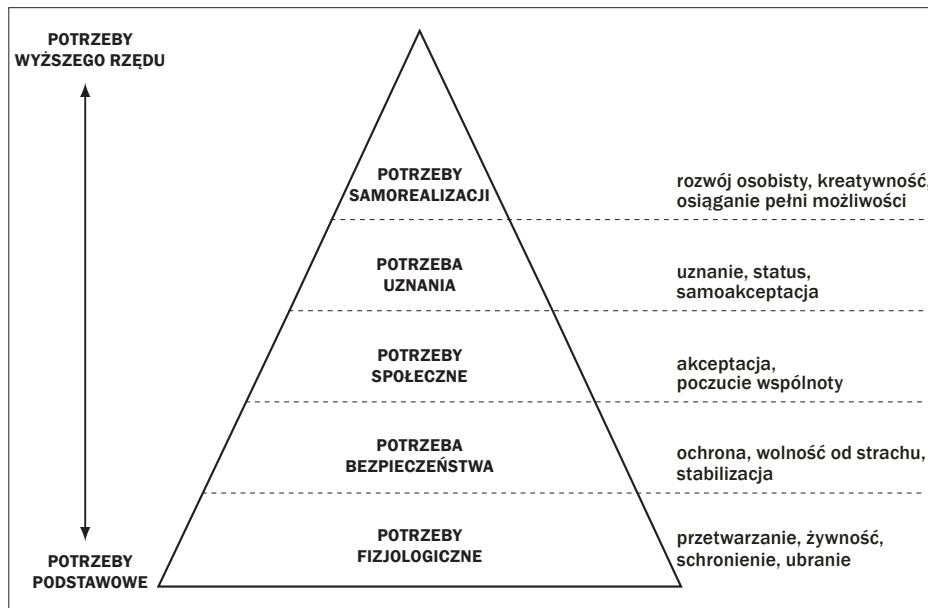
Znaczej modyfikacji teorii Masłowa dokonał C.P. Alderfer (teoria ERG). Potwierdził on konieczność hierarchizowania potrzeb. Stwierdził, że ludzie mogą odczuwać kilka potrzeb równocześnie. Dokonał rozdziału potrzeb według czasu ich odczuwania na krótkotrwałe, długotrwałe oraz okazjonalne. Według Alderfera przez motywację należy rozumieć pragnienie zaspokojenia potrzeb sklasyfikowanych w następujących grupach:

- 1) potrzeby egzystencji (E – existence) – do których należą m.in. potrzeby fizjologiczne, materialne, poprawa warunków pracy (potrzeby niższego rzędu w teorii Masłowa);
- 2) potrzeby stosunków społecznych (R – relatedness) potrzeby i aspiracje, potrzeba integracji w zespole (potrzeby społeczne w teorii Masłowa);
- 3) potrzeby rozwoju osobowego (G – growth) – potrzeby wyższego rzędu w teorii Masłowa.

Można stwierdzić, że w tej teorii motywacja jest funkcją intensywności potrzeby. Jeżeli jakaś grupa potrzeb zostanie zaspokojona, to staje się mniej ważna. Jednak nie dotyczy to potrzeby rozwoju, samourzeczywistnienia się, które w miarę zaspokojenia nie maleją, lecz rosną¹².

TEORIA TRZECH POTRZEB D.C. MCCLELLANDA

Najmłodszą teorią zaliczaną do teorii potrzeb stanowi teoria osiągnięć. Jej prekursorem był J.W. Atkinson. Stwierdził, że u osób cechujących się motywacją występują trzy siły napęd-



Rys. 1. Piramida potrzeb Masłowa (źródło: D. Waters, Zarządzanie operacyjne, Wydawnictwo Naukowe PWN, <http://aneksy.pwn.pl>)

we: potrzeba osiągnięć, potrzeba władzy, potrzeba przynależności, czyli bliskich powiązań z innymi ludźmi. Równowaga tych sił jest inna u różnych osób¹³.

Dalsze badania w tym obszarze prowadzili H.A. Murray i D. McClelland. W efekcie pozwoliły wyodrębnić trzy podstawowe potrzeby pracowników: osiągnięć, władzy, przynależności. Kolejne swoje badania McClelland skupił wokół potrzeby osiągnięć. Według tego autora stanowi ona jeden z najsilniejszych motywatorów do pracy. Potrzebę osiągnięć można zdefiniować jako chęć wyróżnienia się (osiągnięcia powodzenia) w sytuacji konkurencyjnej. Stymulacją tego typu potrzeb powinna być szczególnie zainteresowana kadra zarządzająca. Pracownik, który chce pokazać, że jest lepszy od innych, będzie miał dużą wewnętrzną motywację do jak najlepszego wykonania powierzonego mu zadania. Realizację tego celu będzie traktował jako swoje duże osiągnięcie, co w celu spotęgowania jego motywacji powinno zostać dostrzeżone przez zarządzającego. Według McClellanda potrzeba osiągnięć jest niewspółmiernie silniejsza od pozostałych wyróżnionych przez niego potrzeb. McClelland uważał, że potrzeby osiągnięć się nie dziedziczy, lecz wynika ona z doświadczenia zdobytego w trakcie dzieciństwa. W celu jej stymulowania należy dawać pracownikom duży zakres swobody działania, pamiętając przy tym, że za osiągnięcie ustalonych celów należy wynagradzać¹⁴.

TEORIA WZMOCNIENIA

Jej twórcą jest B.F. Skinner. Teoria ta nazywana jest także teorią modyfikacji zachowań lub teorią uczenia się. Według Skinnera indywidualne zachowania człowieka są skutkiem jego poprzednich doświadczeń. Proces ten można przedstawić następująco:

bodziec → reakcja → skutki → reakcja w przeszłości¹⁵.

Stąd w sferze zainteresowań tej teorii leży zbadanie, w jaki sposób skutki poprzedniego działania wpłyną na przyszłe zachowania w cyklicznym procesie uczenia się. Według Skinnera zachowaniami ludzi steruje środowisko społeczne. Nale-

ży jednak pamiętać, że nie wszystkie czynniki determinujące zachowanie mają swoje podłoże w środowisku – część może posiadać podłoże genetyczne (np. zachowania wrodzone). Przenosząc przesłanki Skinnera na grunt organizacji, można powiedzieć, że modyfikacja zachowań koncentruje się na ustanawianiu sytuacji roboczych (np. polityka nagradzania i wyrażanie uznania) ułatwiających pracownikom nabycie przyzwyczajeń w pracy przynoszących zadowolenie i pomagających w osiągnięciu celów organizacji¹⁶.

TEORIA OCZEKIWAŃ

Według teorii oczekiwań ludzie wybierają określone zachowanie spośród różnych możliwości na podstawie oczekiwań – co mogą uzyskać w wyniku każdego z nich. Teoria ta została opracowana przez V.H. Vrooma, a następnie rozwinięta przez L.W. Portera i E. Lawlera. Uogólniając, można powiedzieć, że teoria oczekiwań opiera się na następujących założeniach:

1. Ludzie mają odmienne potrzeby i oczekiwania, ukształtowane przez poprzednie doświadczenia. Poznanie indywidualnych potrzeb i celów prowadzi do zrozumienia, jak najlepiej można motywować i nagradzać danego pracownika.
2. Ludzie podejmują świadome decyzje dotyczące własnych zachowań w organizacji.
3. Ludzie dokonują wyboru spośród rozmaitych możliwych zachowań na podstawie oczekiwań, że dane zachowanie doprowadzi do pożądanego wyniku¹⁷.

Założenia te są podstawą modelu oczekiwań, na który składają się trzy główne składniki:

1. **Oczekiwania** dotyczące wyników zachowań. Ludzie spodziewają się pewnych konsekwencji swoich zachowań. Te oczekiwania wywierają z kolei wpływ na ich decyzje dotyczące sposobu zachowania się.
2. **Wartość** (siła motywacyjna). Wynik określonego działania ma określoną wartość, czyli siłę motywacyjną, która jest odmienna dla różnych ludzi.
3. **Instrumentalność** (przewidywania dotyczące wysiłku i efektywności). Przewidywany stopień trudności efektywnego działania wpływa na decyzje dotyczące zachowań. Jeżeli dana osoba ma możliwość wyboru, to zazwyczaj wybierze taki poziom efektywności, który w jej mniemaniu zapewni największą szansę uzyskania pożądanego przez nią wyniku¹⁸.

Koncepcja motywacji oparta na oczekiwaniach zakłada, że ludzie wybierają wariant zachowania na podstawie oczekiwań, iż dane zachowanie doprowadzi do pożądanego przez nich wyniku. Zatem ludzie skłonni są postępować w taki sposób, który w ich przekonaniu przyniesie nagrodę, oraz unikać zachowań, które przyniosą niepożądane skutki (wedle ich oceny).

TEORIA SPRAWIEDLIWOŚCI

Teoria ta opiera się na założeniu, że ważnym czynnikiem motywacji jest indywidualna ocena, dokonywana przez pracownika, dotycząca sprawiedliwości czy słuszności otrzymanej nagrody. Sprawiedliwość można tu określić jako stosunek nakładów pracy pracownika (jego wysiłków i umiejętności) do uzyskanych przez niego nagród (wynagrodzenie, awans), w porównaniu do nagród przyznawanych innym pracownikom za podobne nakłady. Teoria sprawiedliwości wskazuje, jak jest ważne, aby kierownicy poznali swoich pracowników i aby zdawali sobie sprawę z tego, że zadania są wykonywane

w kontekście stosunków międzyludzkich. Dopiero wtedy będą potrafili docenić „rachunek sprawiedliwości” prowadzony przez pracowników¹⁹.

Naukowe teorie motywowania są kluczem do zrozumienia potrzeb pracowników i wyboru motywatorów, które będą na nich wpływać. Ich znajomość nie jest jednak środkiem doboru idealnego sposobu motywowania, ale uświadamia, że każdego mobilizują do pracy inne czynniki. Jakiej możliwości ma przełożony, aby motywować w pracy policjantów? Próba odpowiedzi na to pytanie będzie drugą częścią artykułu. □

¹ W. Kozłowski, *Zarządzanie motywacją pracowników*, wyd. CeDeWu, Warszawa 2009, s. 11.

² J. Reykowski, *Teoria motywacji a zarządzanie*, w: M. Holstein-Beck, *Być albo nie być menedżerem*, wyd. Infor, Warszawa 1997, s. 94.

³ B. Gruszka, *Organizacja i zarządzanie*, w: *Podręcznik policjanta służby wspomagającej*, Komenda Główna Policji, Centrum Szkolenia Policji 2004, Nr 30, s. 160.

⁴ L. Zbiegień-Maciąg, B. Wiernek, W. Pawnik, E. Długosz-Truskowska, *Zarządzanie personelem w firmie*, AGH, Kraków 1996, s. 67–69.

⁵ B. Pawłowska, *Teorie motywacji*, Katedra Socjologii Organizacji i Zarządzania, Instytut Socjologii UŁ, http://www.soc-org.edu.pl/PL/emp_Pawlowska/res/proces_motywacji.pdf.

⁶ J.A.F. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert jr, *Kierowanie*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2001, s. 429.

⁷ <http://www.wikipedia.pl>.

⁸ R.W. Griffin, *Podstawy zarządzania organizacjami*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 1996, s. 80–81.

⁹ <http://www.wikipedia.pl>.

¹⁰ *Zarządzanie. Teoria i praktyka*, praca zbiorowa pod red. A.K. Koźmińskiego i W. Piotrowskiego, PWN 2004, s. 263.

¹¹ B. Pawłowska, *Teorie motywacji*, http://www.soc-org.edu.pl/PL/emp_Pawlowska/res/proces_motywacji.pdf.

¹² Tamże.

¹³ J.A.F. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert jr, *Kierowanie*, s. 435.

¹⁴ B. Pawłowska, *Teorie motywacji*, Katedra Socjologii Organizacji i Zarządzania, Instytut Socjologii UŁ, http://www.soc-org.edu.pl/PL/emp_Pawlowska/res/proces_motywacji.pdf.

¹⁵ J.A.F. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert jr, *Kierowanie*, s. 443.

¹⁶ B. Pawłowska, *Teorie motywacji*, http://www.soc-org.edu.pl/PL/emp_Pawlowska/res/proces_motywacji.pdf.

¹⁷ Tamże.

¹⁸ J.A.F. Stoner, R.E. Freeman, D.R. Gilbert jr, *Kierowanie*, s. 441.

¹⁹ Tamże, s. 440.

Summary

Motivating. Part I. Theories of motivating

Motivating is one of four functions of management which every manager should know well: a director, head, coordinator, commander, everyone who manages a part of work entrusted him with the assistance of some group of people and makes decisions of crucial importance. It means that he manages the team in order to achieve the defined objective through particular management functions: planning, organizing, controlling and motivating. According to literature, motivation is a process of forming the desired behaviours of a man for the purpose of the realization of defined objectives. There exist many scientific theories determining what mobilizes the man and what kind of methods should a superior apply to achieve the defined objective.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP



OGÓLNE ZASADY ROZWINIĘCIA JEDNOSTKI ORGANIZACYJNEJ POLICJI PRZEWIDZIANEJ DO MILITARYZACJI W STRUKTURZE JEDNOSTKI ZMILITARYZOWANEJ POLICJI

Część I

asp. sztab. Marek Nadarzewski

Główny Sztab Policji KGP

*„Dobry plan konsekwentnie wykonany teraz
jest lepszy niż idealny plan wykonany dziesięć minut później”
George Patton*

Rozwinięcie jednostki organizacyjnej Policji w struktury jednostki zmilitaryzowanej – w razie zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny – następuje na podstawie i w trybie przepisów dotyczących osiągania wyższych stanów gotowości obronnej państwa.

Organizacja rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji bezpośrednio wywiera wpływ na jej gotowość do działań w warunkach zagrożenia bezpieczeństwa państwa i w czasie wojny. Rozwinięcie odnosi się do jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji istniejącej w czasie pokoju do wykonywania zadań szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa i obronności państwa. Proces rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji odbywa się we własnej strukturze organizacyjnej.

W świetle przepisów normujących problematykę militaryzacji, sposób realizacji przedsięwzięć związanych z przygotowaniem jednostki organizacyjnej Policji do objęcia militaryzacją, w resorcie, określa minister spraw wewnętrznych, występując z wnioskiem do rady ministrów. Odnosi się to również do przygotowań organizacyjno-mobilizacyjnych dotyczących jednostek zmilitaryzowanych Policji.

Stąd dla celów szkoleniowych przedstawia się wybrane zagadnienia dotyczące organizacji i procesu rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji. Zakłada się, że przytoczony niżej proces może zainspirować osoby odpowiedzialne za całokształt przygotowań obronnych oraz prace organizacyjno-mobilizacyjne dotyczące realizacji problematyki przygotowań obronnych do rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w strukturze jednostki zmilitaryzowanej.

1. Zasady rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji oraz podstawowe pojęcia związane z tym procesem:
 - a) istotą rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji jest wykonywanie wielu przedsięwzięć zapewniających sprawne rozwinięcie tej jednostki w nakazanym miejscu oraz czasie, zdolnej do wykonywania zadań zgodnie z jej przeznaczeniem;
 - b) uzupełnienie potrzeb jednostki zmilitaryzowanej Policji stanem osobowym oraz środkami transportowymi;
 - c) wyposażenie jednostki zmilitaryzowanej Policji w inny niezbędny sprzęt i urządzenia zgodnie z tabelami i normami należności oraz utrzymanie ich w stałej sprawności technicznej;
 - d) sprawne powołanie osób (rezerw osobowych) posiadających przydziały organizacyjno-mobilizacyjne do służby w jednostce zmilitaryzowanej Policji, ich przyjęcie, wyposażenie i włączenie w strukturę organizacyjną tej jednostki;
 - e) pobranie oraz przyjęcie środków transportowych wydzielanych w ramach świadczeń rzeczowych.
2. Zasady rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji.

W celu właściwego przygotowania do rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji

w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji, a następnie do działań jednostki zmilitaryzowanej Policji, w czasie pokoju, dla potrzeb tej jednostki opracowuje się niezbędną dokumentację, gromadzi, przechowuje i konserwuje sprzęt oraz wyposażenie, a także utrzymuje się stałą gotowość do jej rozwinięcia.

Za stan przygotowań organizacyjno-mobilizacyjnych i rozwinięcie jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji bezpośrednio jest odpowiedzialny kierownik jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji.

Rozwinięcie jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji przeprowadza się w wyznaczonym miejscu na terenie lub w pobliżu jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji.

Miejsce, w którym dokonywane jest rozwinięcie jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji, powinno zapewnić dogodny warunki realizacji tego zadania (możliwość wykorzystania pomieszczeń, rozmieszczenie stanu osobowego i sprzętu oraz ochronę i obronę).

3. Termin gotowości do rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji oraz termin zakończenia.

W procesie planowania i realizacji zadań związanych z rozwinięciem jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji rozróżnia się czas militaryzacji oraz termin gotowości do działania.

Czas militaryzacji (ustalony przez właściwego ministra) – jest to okres rozwinięcia jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji oraz przejścia w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji. Czas militaryzacji określa się literką „M” i liczy się w dobach.

Termin gotowości do działania (ustalony przez właściwego ministra) – czas, w którym jednostka zmilitaryzowana Policji osiągnęła gotowość do działania i powinna osiągnąć zdolność do wykonywania przewidzianych dla niej zadań. Termin osiągnięcia gotowości do działania określa się literką „N” i liczy się w dobach.

Oznacza to, że zakończenie procesu osiągnięcia gotowości ma nastąpić do końca doby określonej cyfrą. Liczy się on od momentu otrzymania zarządzenia (sygnału) nakazującego rozwinięcie jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji w struktury jednostki zmilitaryzowanej Policji.

4. Ogólne zasady uzupełniania potrzeb jednostki zmilitaryzowanej Policji stanem osobowym.

Osobom przeznaczonym do służby w jednostce zmilitaryzowanej Policji nadaje się przydziały organizacyjno-mobilizacyjne. Przy ich nadawaniu brane jest pod uwagę wykształcenie resortowe bądź zawód odpowiadający specjalności (funkcji) określonej w etacie jednostki zmilitaryzowanej Policji. W odniesieniu do wysoko kwalifikowanych specjalistów, na przydziały organizacyjno-mobilizacyjne można przeznaczyć również osoby niepodlegające obowiązkowi służby wojskowej, jeżeli ich stan zdrowia im na to pozwala.

5. Przydziałów organizacyjno-mobilizacyjnych nie można nadawać osobom zatrudnionym w jednostce organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji, które:

- 1) w czasie pokoju ukończyły sześćdziesiąt lat życia, i kobietom, które ukończyły pięćdziesiąt lat życia;
- 2) nie ukończyły 18. roku życia;

- 3) są osobami o nieregulowanym stosunku do służby wojskowej;

- 4) posiadają przydziały mobilizacyjne do jednostek wojskowych;

- 5) mają nadane przydziały mobilizacyjne albo pracownicze przydziały mobilizacyjne do jednostek wojskowych;

- 6) są funkcjonariuszami Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Służby Więziennej, Straży Ochrony Kolei i Państwowej Straży Pożarnej, jeżeli osoby te na mocy odrębnych przepisów mogą pełnić służbę w razie ogłoszenia mobilizacji i w czasie wojny i są przeznaczone do pełnienia tej służby;

- 7) zostały uznane za stale lub długotrwale niezdolne do pracy w gospodarstwie rolnym na podstawie ustawy o ubezpieczeniu społecznym rolników lub za całkowicie niezdolne do pracy oraz samodzielnej egzystencji albo całkowicie niezdolne do pracy na podstawie ustawy o emeryturach i rentach z Funduszu Ubezpieczeń Społecznych lub zaliczone do osób o znacznym stopniu niepełnosprawności albo umiarkowanym stopniu niepełnosprawności w rozumieniu ustawy o rehabilitacji zawodowej i społecznej oraz zatrudnianiu osób niepełnosprawnych.

6. Przydział organizacyjno-mobilizacyjny nadany w czasie pokoju podlega unieważnieniu, jeżeli osoba, której nadano przydział:

- 1) otrzymała kartę mobilizacyjną do jednostki wojskowej;

- 2) została powołana do czynnej służby wojskowej;

- 3) utraciła obywatelstwo polskie;

- 4) zamieszkała na stałe poza granicami Rzeczypospolitej Polskiej;

- 5) osiągnęła określony wiek;

- 6) odbyła karę pozbawienia wolności;

- 7) rozwiązała stosunek pracy lub służby z pracodawcą, który nadał przydział organizacyjno-mobilizacyjny.

Przydziały organizacyjno-mobilizacyjne do jednostki zmilitaryzowanej Policji nadaje się w pierwszej kolejności osobom zatrudnionym w istniejącej jednostce organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji i zakwalifikowanym do służby w jednostce zmilitaryzowanej Policji. Osobom tym przydziały nadaje kierownik jednostki organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji z chwilą złożenia podpisu na zbiorowej liście imiennej.

Przydziały organizacyjno-mobilizacyjne do jednostki zmilitaryzowanej Policji nadaje się również osobom niezatrudnionym w jednostce organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji. W tym przypadku przydziały organizacyjno-mobilizacyjne nadaje wojskowy komendant uzupełnień, na podstawie zapotrzebowania złożonego przez kierownika w jednostce organizacyjnej Policji przewidzianej do militaryzacji. □

Summary

General rules of developing the organizational unit of the Police, anticipated for the militarization, into structures of militarized Police

The article presents chosen issues concerning the organization and the process of developing the organizational unit of the Police, anticipated for the militarization. In the first part principles of developing into the structures of the militarized unit, a date of readiness and termination as well as principles of supplementing with headcount were discussed.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

GOSPODARKA MIESZKANIOWA

Równoważnik pieniężny za brak lokalu mieszkalnego



mł. insp. Krystyna Jankowska
naczelnik
Wydziału Inwestycji i Remontów CSP



Agnieszka Michalczuk
specjalista
Wydziału Inwestycji i Remontów CSP

Jednym ze świadczeń pieniężnych przysługujących policjantowi w służbie stałej na mocy art. 92 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji (Dz. U. z 2011 r. Nr 287, poz. 1687, z późn. zm.) jest równoważnik pieniężny za brak lokalu mieszkalnego, jeżeli on sam lub członkowie jego rodziny nie posiadają lokalu mieszkalnego w miejscu pełnienia służby lub w miejscowości pobliskiej.

Wysokość oraz szczegółowe zasady przyznawania, odmowy przyznawania, cofania oraz zwracania równoważnika pieniężnego, uwzględniając podmioty uprawnione do jego otrzymania, sposób ustalania wysokości równoważnika, wzory wymaganych dokumentów, organy właściwe do jego przyznawania, odmowy przyznawania, wypłaty, cofania albo żądania jego zwrotu, a także sposób postępowania w przypadku wystąpienia zbiegu uprawnień do jego otrzymania określa rozporządzenie Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 28 czerwca 2002 r. w sprawie wysokości i szczegółowych zasad przyznawania, odmowy przyznawania, cofania i zwracania przez policjantów równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego (Dz. U. Nr 100, poz. 918, z późn. zm.).

W art. 88 cyt. ustawy zostało zdefiniowane pojęcie **miejsowości pobliskiej**. Jest nią miejscowość, z której czas dojazdu do miejsca pełnienia służby i z powrotem środkami publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z rozkładem jazdy, łącznie z przesiadkami, nie przekracza w obie strony dwóch godzin, licząc od stacji (przystanku) położonej najbliższego miejsca zamieszkania do stacji (przystanku) położonej najbliższego miejsca pełnienia służby bez uwzględnienia czasu dojazdu do i od stacji (przystanku) w obrębie miejscowości, z której policjant dojeżdża, oraz miejscowości, w której wykonuje obowiązki służbowe.

Podczas rozpatrywania przesłanki dotyczącej czasu dojazdu uwzględnia się najdogodniejsze dla funkcjonariusza połączenia **w powiązaniu z godzinami jego służby**, tak aby czas pozostawiania poza miejscem zamieszkania był jak najkrótszy. Dlatego bardzo istotne jest ustalenie godziny wyjazdu funkcjonariusza z miejsca zamieszkania do miejsca pełnienia służby oraz godziny powrotu w powiązaniu z czasem jego służby

w sposób eliminujący zbędny czas oczekiwania na rozpoczęcie służby, a po jej zakończeniu – zbędny czas oczekiwania na podróż do miejsca zamieszkania¹.

Art. 89 ustawy o Policji określa krąg osób uznawanych za **członków rodziny policjanta** pod warunkiem, że pozostają z policjantem we wspólnym gospodarstwie domowym. Są to:

- 1) małżonek;
- 2) dzieci (własne lub małżonka, przysposobione lub przyjęte na wychowanie w ramach rodziny zastępczej) pozostające na jego utrzymaniu, nie dłużej jednak niż do ukończenia przez nie 25 lat życia;
- 3) rodzice policjanta i jego małżonka będący na jego wyłącznym utrzymaniu lub jeżeli ze względu na wiek albo inwalidztwo, albo inne okoliczności są niezdolni do wykonywania zatrudnienia; za rodziców uważa się również ojczyma i macochę oraz osoby przysposabiające.

Pod pojęciem **gospodarstwa domowego** należy rozumieć jeden z podmiotów gospodarczych, w którego skład może wchodzić jedna lub więcej osób, które zamieszkują razem i wspólnie się utrzymują. Zwykle osoby te połączone są więzami rodzinnymi. Natomiast osoby samotne, które utrzymują się samodzielnie, tworzą jednoosobowe gospodarstwa domowe.

W przepisach prawa nie ma jednolitej definicji pojęcia „wspólnego gospodarstwa domowego”. Ustalenie zatem, czy określone osoby pozostają we wspólnym gospodarstwie domowym, jest skomplikowane i wymaga od organu wnikliwego rozpoznania sprawy. Ocena ta jest uzależniona od okoliczności konkretnego przypadku i wiąże się z zebraniem obszernego materiału dowodowego.

Jednak aby spróbować wyjaśnić pojęcie „wspólne gospodarowanie”, a tym samym ustalić, czy strona jest osobą samotnie

gospodarującą, czy też członkiem rodziny, należy uwzględnić potoczne rozumienie tego wyrażenia. Zgodnie z *Wielkim słownikiem poprawnej polszczyzny PWN* „wspólny to taki, w którym biorą udział dwie osoby lub więcej osób; wykonywany razem z kimś”, natomiast „gospodarować to dysponować czymś; zarządzać czymś”². Jeśli osoby gospodarują wspólnie, oznacza to, że razem czymś zarządzają, dysponują. W rozpatrywanym kontekście chodzi więc o przyczynianie się do funkcjonowania wspólnoty poprzez wykonywanie na jej rzecz jakichkolwiek czynności. Możliwość zarządzania oznacza w istocie uprawnienie do współdecydowania o przeznaczeniu dochodu rodziny, a także wykonywanie części czynności związanych z codziennymi zajęciami, jak sprzątanie, gotowanie, pranie itp. Zatem przez wspólne prowadzenie gospodarstwa domowego rozumie się nie tylko wspólne zamieszkiwanie określonych osób, ale związane z tym wspólne zaspokajanie potrzeb życiowych, w tym wzajemną ścisłą współpracę w załatwianiu codziennych spraw związanych z prowadzeniem domu, niezarobkowanie i pozostawanie w związku z tym na całkowitym lub częściowym utrzymaniu osoby, z którą prowadzi się gospodarstwo domowe, a wszystko to dodatkowo powinno być uzupełnione cechami stałości, które charakteryzują tego typu sytuację³.

Stosownie do art. 92 ustawy o Policji równoważnik pieniężny za brak lokalu mieszkalnego przyznaje się **policjantowi w służbie stałej**, jeżeli w miejscu pełnienia służby lub w miejscowości pobliskiej on sam lub członkowie jego rodziny nie posiadają:

- 1) lokalu mieszkalnego przydzielonego na podstawie decyzji administracyjnej;
- 2) spółdzielczego lokalu mieszkalnego, w tym lokatorskiego lub własnościowego, oraz spółdzielczego lokalu mieszkalnego zajmowanego na podstawie umowy najmu;
- 3) lokalu mieszkalnego zajmowanego na podstawie umowy najmu, stanowiącego mieszkaniowy zasób gminy lub innych jednostek samorządu terytorialnego, lokalu stanowiącego własność Skarbu Państwa lub państwowych osób prawnych albo pozostającego w zasobach towarzystw budownictwa społecznego;
- 4) lokalu mieszkalnego zajmowanego na podstawie umowy najmu innego niż wymieniony w pkt 3, dla którego stawka czynszu za 1 m² powierzchni użytkowej lokalu nie jest wyższa od stawki ustalonej przez gminę – dotyczy to również mieszkań o powierzchni użytkowej przekraczającej 80 m²;
- 5) domu jednorodzinnego, domu mieszkalno-pensjonatowego lub lokalu mieszkalnego stanowiącego odrębną nieruchomość, będącego przedmiotem własności lub współwłasności policjanta lub członków jego rodziny, o których mowa w art. 89 ustawy o Policji;
- 6) tymczasowej kwatery.

Równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego nie przyznaje się policjantowi w służbie stałej, jeżeli:

- 1) utracił lub zrzekł się prawa do zajmowanego dotychczas lokalu mieszkalnego lub domu, o których mowa wyżej;
- 2) otrzymał pomoc finansową na uzyskanie lokalu mieszkalnego lub domu na podstawie odrębnych przepisów, z wyjątkiem policjanta przeniesionego do służby w innej miejscowości;
- 3) jego małżonek otrzymał pomoc, o której mowa w pkt 2;
- 4) bezzasadnie odmówił przyjęcia lokalu mieszkalnego odpowiadającego przysługującym mu normom zaludnienia

i znajdującego się w należyтым stanie technicznym i sanitarnym;

- 5) w miejscu pełnienia służby lub miejscowości pobliskiej znajduje lokal mieszkalny stanowiący odrębną nieruchomość lub dom jednorodzinny (część domu) albo spółdzielczy własnościowy lokal mieszkalny będący przedmiotem spadku, jeżeli udział w spadku odpowiada co najmniej dwóm normom zaludnienia.

Wysokość równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego wynosi:

- 1) dla policjanta posiadającego członków rodziny wymienionych w art. 89 ustawy o Policji – 9,50 zł dziennie,
- 2) dla policjanta – 4,75 zł dziennie.

Określone kwoty, po dokonaniu corocznej waloryzacji o prognozowany w ustawie budżetowej na dany rok wskaźnik średniorocznego wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, podlegają zaokrągleniu do pełnych dziesiątek groszy. Podstawę waloryzacji stanowi kwota równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego obowiązująca w roku poprzedzającym rok, w którym następuje waloryzacja.

W 2013 r. wysokość równoważnika wynosi:

- 1) dla policjanta posiadającego członków rodziny – 12,10 zł dziennie,
- 2) dla policjanta – 6,30 zł dziennie.

Wpłaty równoważnika dokonuje w okresach miesięcznych właściwa jednostka organizacyjna Policji.

W razie zbiegu uprawnień policjanta i jego małżonka do równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego przysługuje jeden – korzystniejszy – równoważnik. Policjant jest obowiązany niezwłocznie zawiadomić, składając nowe oświadczenie mieszkaniowe, o każdej zmianie mającej wpływ na uprawnienia do otrzymania równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego albo na jego wysokość.

Ustalenia uprawnień policjanta do otrzymania równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego oraz jego wysokości dokonuje się na podstawie oświadczenia mieszkaniowego, którego wzór stanowi załącznik do rozporządzenia.

Zmianą mającą wpływ na uprawnienie do otrzymania równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego albo na jego wysokość jest m.in.:

- zmiana stanu cywilnego, np.: małżeństwo, rozwód,
- zmiana stanu rodziny,
- zmiana miejsca zamieszkania,
- zmiana czasu dojazdu,
- nabycie lokalu mieszkalnego, domu jednorodzinnego,
- zawarcie umowy najmu lokalu mieszkalnego.

Decyzję o cofnięciu uprawnienia do dotychczas przyznanego równoważnika pieniężnego wydaje się, jeżeli policjant prze-

GOSPODARKA MIESZKANIOWA

kom. Piotr Nowak z. Jana
(stopień, imię i nazwisko, imię ojca)
9
(grupa zaszerzeganowania)
29.12.1999r.; 29.12.2000r.
(data wstąpienia do służby,
data mianowania do służby stałej)
-
(data zwolnienia ze służby – jednostka)
15.11.2012r.
(data przeniesienia do obecnej
jednostki)
33-96
(numer tel. służbowego/domowego*)

**UWAGA: WYPEŁNIAJĄ TYKO OSOBY
ZAINTERESOWANE PRZELANIEM
NALEŻNOŚCI NA KONTO BANKOWE.**

Proszę o przelanie należności na moje konto
w Banku:

NAZWA BANKU:

NUMER KONTA

DATA I CZYTELNY PODPIS

**OŚWIADCZENIE MIESZKANIOWE
do ustalenia uprawnień do równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego
oraz jego wysokości**

Oświadczam, że posiadam ~~nie posiadam~~ lokalu mieszkalnego/domu* i ubiegam się o przyznanie
równoważnika pieniężnego za jego brak za okres 15.11.2012r.

TABELA NR 1

Rodzaj lokalu mieszkalnego	Adres Nazwisko i imię głównego najemcy/właściciela* i stopień pokrewieństwa. Podstawa prawna zajmowania lokalu mieszkalnego lub domu.
Spółdzielcze lokatorskie/własnościowe* Komunalne Lokal mieszkalny stanowiący odrębną nieruchomość Dom inne – podać jakie (niepotrzebne skreślić)	<u>Piotr Nowak</u> <u>06-400 Ciechanów, ul. Sosnowa 6/1</u> <u>Akt metrykalny: Rep. A nr 4135/2004</u> <u>z dnia 03.04.2004r.</u>

W powyższym lokalu zamieszkuje następujący członek rodziny w rozumieniu art. 89 ustawy z dnia 6 kwietnia
1990 r. o Policji (Dz. U. z 2002 r. Nr 7, poz. 58, Nr 19, poz. 185, Nr 74, poz. 676 i Nr 81, poz. 731):

TABELA NR 2

Lp.	Nazwisko i imię	Stopień pokrewie- ństwa	Data urodzenia	Stan cywilny	Data zawarcia związku małżeńskiego	Data zameldowa- nia (pobyt stały/czaso- wy)*	Czy jest policjantem (emerytem/ rencistą) podać jednostkę
1.	<u>Nowak Piotr wniosek</u>	<u>z małż.</u>	<u>25.06.1999</u>	<u>15.05.2004</u>	<u>JKK CSP</u>		
2.	<u>Nowak Anna żona</u>	<u>z małż.</u>	<u>15.02.1972</u>	<u>zamełkna</u>	<u>25.06.1999/15.05.2004</u>	<u>MIE</u>	
3.	<u>Nowak Sylwia córka</u>	<u>z małż.</u>	<u>02.02.2002</u>	<u>panna</u>	<u>-</u>	<u>15.05.2004</u>	<u>MIE</u>
4.							
5.							
6.							

Normy powierzchni mieszkalnej przysługujące z innego tytułu policjantowi – emerytowi:

1. Pan(i) Piotr Nowak z tytułu gr. 9 zose na okres bezterminowo

2. Pan(i) - z tytułu - na okres -

W przypadku gdy członkowie rodziny nie zamieszkują z policjantem, podać informacje dot. zajmowanego
przez nich lokalu (według wzoru z tabeli nr 1) nie dotyczy

Oświadczam, że nie posiadam ~~posiadam~~ (dot. także małżonka) lokalu mieszkalnego/domu* będącego
przedmiotem spadku w - przy ul. -
o pow. miesz. - m².

Członkowie mojej rodziny pobierają świadczenia:

1. za remont lokalu mieszkalnego – podać kto i z jakiej jednostki nie dotyczy

2. emeryturę (rentę, rentę rodzinną)* – podać kto nie dotyczy

3. za brak lokalu – podać kto i z jakiej jednostki nie dotyczy

Korzystałem (dot. także małżonka) z pomocy finansowej na budownictwo
mieszkaniowe tak - 2004r.

Posiadam lokal mieszkalny w miejscowości, z której czas dojazdu do miejsca pełnienia służby
publicznymi środkami komunikacji, łącznie z przesiadkami, przekracza 2 godziny w obie strony zgodnie
z rozkładem jazdy Ciechanów ul. Sosnowa 6/1, CSP Legionowo
PKP Ciechanów - godz. 5:21 - Legionowo - godz. 5:41 tj. 1 godz. 20 min
Legionowo - godz. 16:23 - Ciechanów PKP - godz. 17:41 tj. 1 godz. 18 min
(podać dokładny adres zamieszkania, miejsce pełnienia służby, środek komunikacji (PKS, PKP) i czas dojazdu)

Za zajmowany lokal mieszkalny opłacam czynsz wolny (załączam umowę najmu)* nie dotyczy

Nie podajmuję zajmowanego lokalu mieszkalnego w całości lub w części. nie dotyczy

Informacje dodatkowe (np.: zajmowanie tymczasowej kwatery) nie dotyczy

Piotr Nowak
(czytelny podpis)

Miejscowość Legionowo, dnia 15.11.2012r.

* Niepotrzebne skreślić.

UWAGA:
Informacje zawarte w oświadczeniu wykorzystywane będą wyłącznie w celu ustalenia prawa policjanta do lokalu mieszkalnego
i świadczeń finansowych z nim związanych.

mi. asp. Jan Kawałski z. Karola
(stopień, imię i nazwisko, imię ojca)
6
(grupa zaszerzeganowania)
20.11.2000r.; 20.11.2003r.
(data wstąpienia do służby,
data mianowania do służby stałej)
-
(data zwolnienia ze służby – jednostka)
01.09.2007r.
(data przeniesienia do obecnej
jednostki)
38-03
(numer tel. służbowego/domowego*)

**UWAGA: WYPEŁNIAJĄ TYKO OSOBY
ZAINTERESOWANE PRZELANIEM
NALEŻNOŚCI NA KONTO BANKOWE.**

Proszę o przelanie należności na moje konto
w Banku:

NAZWA BANKU:

NUMER KONTA

DATA I CZYTELNY PODPIS

**OŚWIADCZENIE MIESZKANIOWE
do ustalenia uprawnień do równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego
oraz jego wysokości**

Oświadczam, że ~~posiadam~~ nie posiadam* lokalu mieszkalnego/domu* i ubiegam się o przyznanie
równoważnika pieniężnego za jego brak za okres 01.09.2007r.

TABELA NR 1

Rodzaj lokalu mieszkalnego	Adres Nazwisko i imię głównego najemcy/właściciela* i stopień pokrewieństwa. Podstawa prawna zajmowania lokalu mieszkalnego lub domu.
Spółdzielcze lokatorskie/własnościowe* Komunalne Lokal mieszkalny stanowiący odrębną nieruchomość Dom inne – podać jakie (niepotrzebne skreślić)	<u>Anna i Karol Kawałscy (rodzice)</u> <u>05-120 Legionowo, ul. Kolejowa 1</u> <u>Akt metrykalny: Rep. A nr 2020/1999</u> <u>z dnia 11.04.1999r.</u>

W powyższym lokalu zamieszkuje następujący członek rodziny w rozumieniu art. 89 ustawy z dnia 6 kwietnia
1990 r. o Policji (Dz. U. z 2002 r. Nr 7, poz. 58, Nr 19, poz. 185, Nr 74, poz. 676 i Nr 81, poz. 731):

TABELA NR 2

Lp.	Nazwisko i imię	Stopień pokrewie- ństwa	Data urodzenia	Stan cywilny	Data zawarcia związku małżeńskiego	Data zameldowa- nia (pobyt stały/czaso- wy)*	Czy jest policjantem (emerytem/ rencistą) podać jednostkę
1.	<u>Kawałski Jan wniosek</u>	<u>z małż.</u>	<u>08.05.1978</u>	<u>wolny</u>	<u>-</u>	<u>10.05.1998</u>	<u>CSP</u>
2.							
3.							
4.							
5.							
6.							

Normy powierzchni mieszkalnej przysługujące z innego tytułu policjantowi – emerytowi:

1. Pan(i) nie dotyczy z tytułu - na okres -

2. Pan(i) - z tytułu - na okres -

W przypadku gdy członkowie rodziny nie zamieszkują z policjantem, podać informacje dot. zajmowanego
przez nich lokalu (według wzoru z tabeli nr 1) nie dotyczy

Oświadczam, że nie posiadam ~~posiadam~~ (dot. także małżonka) lokalu mieszkalnego/domu* będącego
przedmiotem spadku w - przy ul. -
o pow. miesz. - m².

Członkowie mojej rodziny pobierają świadczenia:

1. za remont lokalu mieszkalnego – podać kto i z jakiej jednostki nie dotyczy

2. emeryturę (rentę, rentę rodzinną)* – podać kto nie dotyczy

3. za brak lokalu – podać kto i z jakiej jednostki nie dotyczy

Korzystałem (dot. także małżonka) z pomocy finansowej na budownictwo
mieszkaniowe nie korzystałem

Posiadam lokal mieszkalny w miejscowości, z której czas dojazdu do miejsca pełnienia służby
publicznymi środkami komunikacji, łącznie z przesiadkami, przekracza 2 godziny w obie strony zgodnie
z rozkładem jazdy nie posiadam

(podać dokładny adres zamieszkania, miejsce pełnienia służby, środek komunikacji (PKS, PKP) i czas dojazdu)

Za zajmowany lokal mieszkalny opłacam czynsz wolny (załączam umowę najmu)* nie dotyczy

Nie podajmuję zajmowanego lokalu mieszkalnego w całości lub w części. nie podajmuję

Informacje dodatkowe (np.: zajmowanie tymczasowej kwatery) brak

Jan Kawałski
(czytelny podpis)

Miejscowość Legionowo, dnia 01.09.2007r.

* Niepotrzebne skreślić.

UWAGA:
Informacje zawarte w oświadczeniu wykorzystywane będą wyłącznie w celu ustalenia prawa policjanta do lokalu mieszkalnego
i świadczeń finansowych z nim związanych.

stał spełniać warunki, o których wyżej mowa, lub zmienił się jego stan rodziny, albo:

- 1) otrzymał pomoc na uzyskanie lokalu mieszkalnego lub domu na podstawie odrębnych przepisów;
- 2) jego małżonek otrzymał pomoc, o której mowa w pkt 1;
- 3) bezzasadnie odmówił przyjęcia lokalu mieszkalnego odpowiadającego przysługującym mu normom zaludnienia i znajdującego się w należytym stanie technicznym i sanitarnym;
- 4) w miejscu pełnienia służby lub miejscowości pobliskiej uzyskał lokal mieszkalny stanowiący odrębną nieruchomość lub dom jednorodzinny (część domu) albo spółdzielczy własnościowy lokal mieszkalny będące przedmiotem spadku, jeżeli udział w spadku odpowiada co najmniej dwóm normom zaludnienia.

Prawo do równoważnika pieniężnego z tytułu braku lokalu mieszkalnego nie powstaje z mocy prawa. Powstaje na podstawie decyzji administracyjnej, która może być wydana wówczas, gdy policjant złoży stosowny wniosek o przyznanie tej formy pomocy mieszkaniowej i gdy spełnione są ustawowe przesłanki określone w art. 92 ustawy o Policji. Decyzja ta ma charakter konstytutywny, tzn. dopiero na podstawie tej decyzji powstaje prawo do równoważnika pieniężnego. Wywołuje skutek *ex nunc* (na przyszłość). Cechą aktów konstytutywnych jest to, że tworzą nowe obowiązki, a zatem w ich wyniku zawiązuje się nowy, zmienia lub uchyla istniejący stosunek administracyjnoprawny. Postępowanie w sprawie przyznania równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego może być wszczęte wyłącznie na wniosek strony, organ nie może wszcząć takiego postępowania z urzędu. Brak wniosku strony o przyznanie równoważnika pieniężnego z tytułu braku lokalu mieszkalnego bądź też brak stosownego wniosku dotyczącego wysokości równoważnika powoduje, że prawo do równoważnika bądź też prawo do równoważnika w określonej wysokości nie powstaje⁴.

Decyzję o zwrocie wypłaconego równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego wydaje się w przypadku:

- 1) nienależnego pobrania na skutek niepoinformowania o wystąpieniu zmian lub podania nieprawdziwych danych w oświadczeniu mieszkaniowym, mających wpływ na istnienie uprawnienia do tego równoważnika lub na jego wysokość;
- 2) uprawnocnienia się decyzji stwierdzającej nieważność decyzji o przyznaniu równoważnika.

Decyzja wydana w tym trybie ma charakter deklaratoryjny – może wywoływać skutki wstecz (*ex tunc*), nie tworzy ani nie zmienia istniejącego stosunku administracyjnoprawnego, a jedynie stwierdza, że skutek taki nastąpił z mocy prawa w wyniku zrealizowania się prawem przewidzianego stanu faktycznego⁵.

Akty deklaratoryjne stwierdzają więc jedynie, wykluczając tym samym mogące powstać wątpliwości, że wystąpił pewien stan faktyczny określony prawem, z którym prawodawca związał istnienie pewnych konsekwencji prawnych. Dlatego też istotą aktów deklaratoryjnych jest stwierdzenie skutków prawnych z mocą wsteczną (*ex tunc*), tj. od chwili zrealizowania się stanu faktycznego, z którym prawodawca związał określone konsekwencje prawne⁶.

Organami właściwymi do wydawania decyzji w sprawach przyznawania, odmowy przyznania, cofania albo żądania zwrotu równoważnika pieniężnego za brak lokalu mieszkalnego są:

- 1) minister właściwy do spraw wewnętrznych dla Komendanta Głównego Policji i zastępców Komendanta Głównego Policji;
- 2) Komendant Główny Policji dla:
 - a) policjantów pełniących służbę w Komendzie Głównej Policji,
 - b) komendantów wojewódzkich Policji,
 - c) Komendanta-Rektora Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie oraz Komendanta Szkoły Policji w Pile, Komendanta Szkoły Policji w Słupsku, Komendanta Szkoły Policji w Katowicach i Komendanta Centrum Szkolenia Policji w Legionowie,
 - d) dyrektora instytutu badawczego, o którym mowa w art. 4 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 6 kwietnia 1990 r. o Policji;
- 3) komendanci wojewódzcy Policji dla komendantów powiatowych (miejskich) Policji oraz policjantów pełniących służbę w komendzie wojewódzkiej Policji;
- 4) komendanci szkół, tj. Komendant-Rektor Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie, Komendant Szkoły Policji w Pile, Komendant Szkoły Policji w Słupsku, Komendant Szkoły Policji w Katowicach oraz Komendant Centrum Szkolenia Policji w Legionowie, dla podległych im policjantów;
- 5) komendanci powiatowi (miejscy) Policji dla policjantów pełniących służbę w komendzie powiatowej (miejskiej) Policji, komisariatach Policji i innych podległych im jednostkach organizacyjnych Policji;
- 6) dyrektor instytutu badawczego dla policjantów pełniących służbę w instytucie badawczym.

Przyznanie, odmowa, cofnięcie lub zwrot równoważnika za brak lokalu następują **w formie decyzji administracyjnej** wydanej w oparciu o przepisy ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.).

Postępowanie w sprawie przyznania, odmowy, cofnięcia lub zwrotu równoważnika za brak lokalu jest postępowaniem dwuinstancyjnym. □

¹ Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Szczecinie z dnia 27 kwietnia 2005 r., sygn. SA/Sz 1030/03.

² A. Markowski, *Wielki słownik poprawnej polszczyzny*, PWN, Warszawa 2005, s. 1330 i 298.

³ Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 lutego 1996 r., sygn. akt II URN 56/95.

⁴ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 14 lipca 2011 r., sygn. I OSK 450/11.

⁵ Wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 15 lutego 2008 r., sygn. I OSK 138/07.

⁶ K. Ziemiński, *Formy prawne realizacji materialnego prawa administracyjnego*, w: *Rola materialnego prawa administracyjnego a ochrona praw jednostki*, pod red. Z. Leońskiego, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Bankowej, Poznań 1998, s. 37.

Summary

Housing – a financial equivalent for the lack of a flat

A financial equivalent for the lack of a flat is a cash benefit which a police officer at the permanent service and on the basis of Art. 92 of the Police Act from 6 April 1990 (Journal of Laws from 2011 No. 287, pos. 1687, as amended) is entitled to, providing that he himself or members of his family don't have a flat at the place of his service or in a nearby town.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

CZYM JEST PIERWSZA POMOC I RESUSCYTACJA KRAŻENIOWO-ODDECHOWA BLS u osób dorosłych



mł. asp. Beata Krzemień
instruktor
Zakład Szkoleń Specjalnych

Życie ludzkie jest najwyższą wartością. Każdy może być świadkiem wypadku drogowego, załamania czy napadu epilepsji. Szybkie podjęcie działań przez drugiego człowieka w takiej sytuacji może mieć decydujący wpływ na jego przeżycie. Od naszej wiedzy i umiejętności w wielu przypadkach będzie zależało życie ludzkie. Podczas ratowania drugiego człowieka nie ma czasu na zastanawianie się, co dalej robić, jak postępować. Decyzje trzeba podejmować błyskawicznie, należy działać szybko i skutecznie. Często policjant jako przedstawiciel instytucji państwowej jest pierwszy na miejscu zdarzenia. Funkcjonariusz udzielający pierwszej pomocy osobom poszkodowanym musi wiedzieć, jak należy prawidłowo postępować, od czego zacząć działania i na co szczególnie zwracać uwagę.

Warto wiedzieć, skąd się biorą zmiany w postępowaniu z poszkodowanym podczas udzielania pierwszej pomocy w nagłym zatrzymaniu krążenia, kto je wprowadza i dlaczego.

Ratownictwo medyczne jest w ostatnich latach bardzo dynamicznie rozwijającą się dziedziną naukową, w której resuscytacja krążeniowo-oddechowa (RKO) ma istotne znaczenie. Historia nowoczesnej resuscytacji sięga lat 60. ubiegłego stulecia. W 1992 r. utworzono Międzynarodowy Komitet Porozumiewawczy ds. Resuscytacji (ILCOR), mający na celu poprawienie jakości postępowania u pacjentów z zatrzymaniem krążenia i oddychania. Koniec lat 90. XX wieku zaowocował opublikowaniem *Wytycznych 2000 Resuscytacji Europejskiej Rady Resuscytacji* (ERC). Wprowadziły one i ujednoliciły procedury postępowania w przypadku nagłego zatrzymania krążenia (NZK). W ciągu kolejnych lat trwały nieustanne badania nad efektywnością prowadzonych działań, które zaowocowały wprowadzeniem w 2005 r. zmian i opublikowaniem *Wytycznych 2005 Resuscytacji Europejskiej Rady Resuscytacji*. W związku z ciągłym rozwojem wiedzy na temat RKO wytyczne postępowania muszą być uaktualniane zgodnie z pięcioletnim cyklem zmian. Dlatego w 2010 r. zostały wprowadzone *Wytyczne 2010 Resuscytacji Europejskiej Rady Resuscytacji* – ERC (www.erc.edu), które opublikowano w języku angielskim 18 października 2010 r. Polska Rada Resuscytacji (www.prc.krakow.pl) przetłumaczyła je i opublikowała

w kwietniu 2011 r. Odzwierciedlają postęp naukowy i wskazują najlepszy sposób postępowania.

Konieczność udzielania pierwszej pomocy poszkodowanym przez osoby obecne na miejscu zdarzenia wynika z zasad etycznych i prawnych. W Polsce, podobnie jak w wielu innych krajach, udzielanie pierwszej pomocy jest uregulowane przepisami prawa. W art. 162 § 1 Kodeksu karnego ustawodawca nakłada obowiązek udzielania pomocy w przypadku zagrożenia życia lub zdrowia człowieka.

Art. 162 § 1. Kto człowiekowi znajdującemu się w położeniu grożącym bezpośrednim niebezpieczeństwem utraty życia albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu nie udziela pomocy, mogąc jej udzielić bez narażania siebie lub innej osoby na niebezpieczeństwo utraty życia, albo ciężkiego uszczerbku na zdrowiu, podlega karze pozbawienia wolności do lat 3¹.

Jednoznacznie z treści tego artykułu wynika, że każdy pełnoletni obywatel Polski ma obowiązek udzielenia pierwszej pomocy, jeśli znajduje się na miejscu zdarzenia, bez narażenia na niebezpieczeństwo. (...) Zwolnienie z tego obowiązku będzie miało miejsce wtedy, gdy pogotowie jest już na miejscu lub na miejscu jest obecny lekarz, mogący udzielić pomocy. Do czasu przybycia pogotowia ratunkowego obowiązek udzielania pomocy w granicach wyznaczonych sytuacją ciąży na każdym, kto jest w stanie udzielić takiej pomocy ze względu na miejsce przebywania².

Pojęcie pierwszej pomocy zawarte w ustawie o Państwowym Ratownictwie Medycznym w art. 3 punkcie 7 jest określone jako zespół czynności podejmowanych w celu ratowania osoby w stanie nagłego zagrożenia zdrowotnego wykonywanych przez osobę znajdującą się w miejscu zdarzenia, w tym również z wykorzystaniem udostępnionych do powszechnego obrotu wyrobów medycznych oraz produktów leczniczych³.

Podstawowym warunkiem życia i prawidłowego funkcjonowania organizmu ludzkiego jest zaopatrzenie go w tlen i niezbędne substancje odżywcze. Uzależnione jest to od prawidłowej funkcji trzech najważniejszych układów: układu krążenia, układu oddechowego, układu nerwowego.

Główną przyczyną zgonów na świecie jest choroba niedokrwienna serca. W Europie choroby układu sercowo-naczyniowego są odpowiedzialne za około 40% wszystkich zgonów w grupie osób poniżej 75. roku życia. **Nagle zatrzymanie krążenia** (NZK) jest odpowiedzialne za ponad 60% zgonów z powodu choroby niedokrwiennej serca u osób dorosłych. Rozpoznaje się je u 350 000–700 000 osób w skali roku. Wielu poszkodowanych z nagłym zatrzymaniem krążenia może przeżyć, jeśli świadkowie zdarzenia zareagują natychmiast i podejmą resuscytację krążeniowo-oddechową, kiedy migotanie komór (VF) jest jeszcze obecne. Niestety, im więcej czasu upłynie od zatrzymania krążenia, tym skuteczna resuscytacja jest znacznie mniej prawdopodobna, jeśli rytm serca zmieni się w złe rokującą asystolię. Nagłym zatrzymaniem krążenia (NZK) nazywamy stan, w którym dochodzi do ustania mechanicznej czynności serca. Cechuje się brakiem reakcji na bodźce, brakiem wyczuwalnego tętna oraz agonalnym oddechem lub bezdechem. Przyczyną jego powstania może być dysfunkcja jednego z trzech ważnych dla życia układów (krążenia, oddechowego lub nerwowego)⁴.

Najczęstsze przyczyny nagłego zatrzymania krążenia

- LEŻĄCE PO STRONIE UKŁADU KRĄŻENIA:
 - ostry zawał mięśnia sercowego;
 - niedokrwienie mięśnia sercowego;
 - zaburzenia rytmu serca;
 - wstrząs krwotoczny;
- LEŻĄCE PO STRONIE UKŁADU ODDECHOWEGO:
 - niedrożność dróg oddechowych;
 - odma opłucnowa prężna;
 - urazy klatki piersiowej;
- LEŻĄCE PO STRONIE UKŁADU NERWOWEGO:
 - uraz mózgu;
 - udar mózgu;
 - zatrucie;
 - infekcje.

Choroba serca bądź problem pozasercowy (uraz wielonarządowy) również może spowodować powstanie nagłego zatrzymania krążenia. Wśród mechanizmów NZK wyróżniamy:

- migotanie komór (VF);
- szybki częstoskurcz komorowy (VT);
- asystolię.

Działania wpływające na przeżycie osoby z nagłym zatrzymaniem krążenia, czyli ostateczny wynik resuscytacji, zwane są „łańcuchem przeżycia”, na który składają się cztery ogniwa.

1. Pierwsze ogniwo łańcucha przeżycia mówi o zapobieganiu NZK, **identyfikacji osób**, u których istnieje ryzyko zatrzymania krążenia oraz **wezwanu pomocy**. Obejmuje rozpoznanie bólu w klatce piersiowej spowodowanego chorobą serca, rozpoznanie zatrzymania krążenia, powiadomienie służb ratowniczych (numer ratunkowy 999 lub 112). Szczę-

gólnie ważne jest rozpoznanie bólu, ponieważ prawdopodobieństwo zatrzymania krążenia w wyniku ostrego niedotlenienia mięśnia sercowego, w pierwszej godzinie od wystąpienia objawów, wynosi co najmniej 21%–33%. Jeżeli telefoniczne wezwanie służb ratowniczych nastąpi przed utratą przytomności poszkodowanego, szansa na przeżycie powinna być wyższa.

2. Drugie ogniwo łańcucha przeżycia mówi o wczesnym rozpoczęciu **resuscytacji krążeniowo-oddechowej** w celu zyskania na czasie. Natychmiastowa RKO może podwoić, a nawet potroić szanse przeżycia osób, u których doszło do NZK w mechanizmie migotania komór (VF). Prowadzenie RKO z wyłącznym uciskaniem klatki piersiowej jest lepsze niż nieprowadzenie RKO w ogóle. Jeżeli osoba wzywająca pomocy nie jest przeszkolona w prowadzeniu RKO, dyspozytor powinien stanowczo zachęcać ją do prowadzenia RKO z wyłącznym uciskaniem klatki piersiowej do momentu przyjazdu służb ratowniczych.
3. Trzecie ogniwo łańcucha przeżycia mówi o wczesnej **defibrylacji** w celu przywrócenia czynności serca. RKO w połączeniu z defibrylacją w czasie 3–5 minut od utraty przytomności może skutkować przeżywalnością nawet do 49–75%. Każda minuta opóźnienia defibrylacji zmniejsza szanse przeżycia do wypisu ze szpitala o 10–12%.
4. Czwarte ogniwo łańcucha przeżycia stanowi efektywna **opieka poresuscytacyjna**, mająca na celu zachowanie szczególnie funkcji mózgu i serca. Jakość leczenia w okresie po resuscytacji wpływa na ostateczny wynik leczenia⁵.

BLS (Basic Life Support) – **podstawowe zabiegi resuscytacyjne** obejmują bezprzrządowe (za wyjątkiem środków ochrony osobistej) utrzymywanie drożności dróg oddechowych oraz podtrzymywanie oddychania i krążenia. BLS to czynności mechaniczne, które mają na celu czasowo zastąpić brakujące funkcje płuc i serca. Pozwalają na niewielki przepływ krwi przez serce i mózg do czasu podjęcia zaawansowanych zabiegów resuscytacyjnych (Advanced Life Support ALS).

ALS (Advanced Life Support) – **zaawansowane zabiegi resuscytacyjne** polegają na udzielaniu zaawansowanej pomocy z zastosowaniem metod inwazyjnych, zabiegowym udrożnieniu dróg oddechowych, dożylną podażą płynów i leków, monitorowaniu pracy serca, zastosowaniu defibrylacji, kardiowersji i przezskórnej stymulacji rytmu serca.

Resuscytacja to czynności ratownicze podejmowane w sytuacji zagrożenia życia w nagłym zatrzymaniu krążenia, mające na celu przywrócenie spontanicznego krążenia i oddechu.

Reanimacja to czynności mające na celu przywrócenie:

- funkcji życiowych (krążenia i oddechu);
- świadomości.

Rozpoznanie NZK przez ratowników niemedycznych odbywa się na podstawie **wstępnej oceny stanu poszkodowanego**:

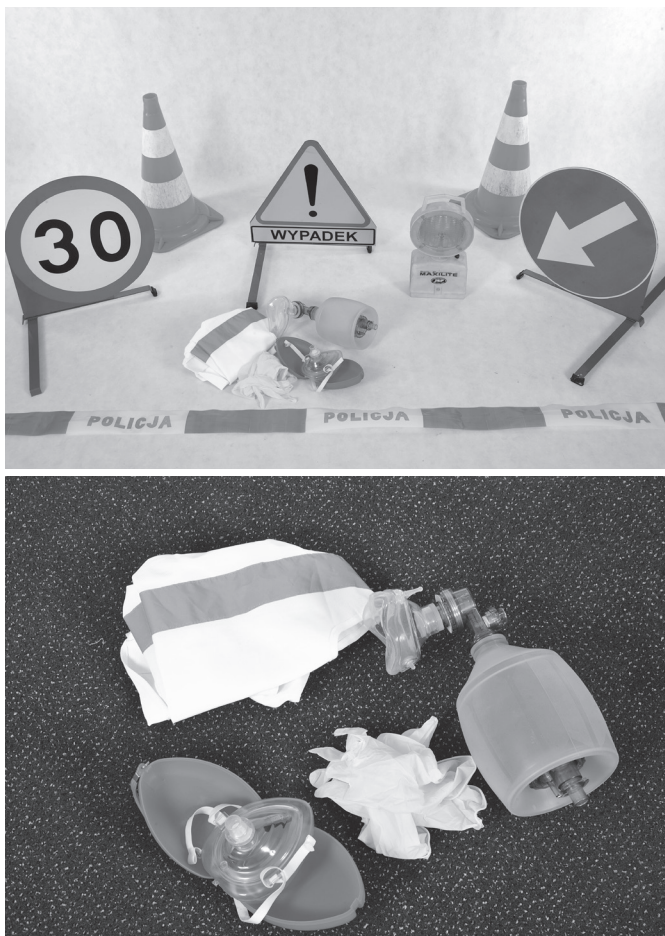
- oceny przytomności;
- oceny oddechu.

BLS – PODSTAWOWE ZABIEGI RESUSCYTACYJNE U OSÓB DOROSŁYCH

OCENA BEZPIECZEŃSTWA

Postępowanie na miejscu zdarzenia rozpoczynamy od **oceny bezpieczeństwa** miejsca zdarzenia, poszkodowanego, świadków i własnego. Zanim ratownik podejmie jakiegokolwiek dzia-

PIERWSZA POMOC



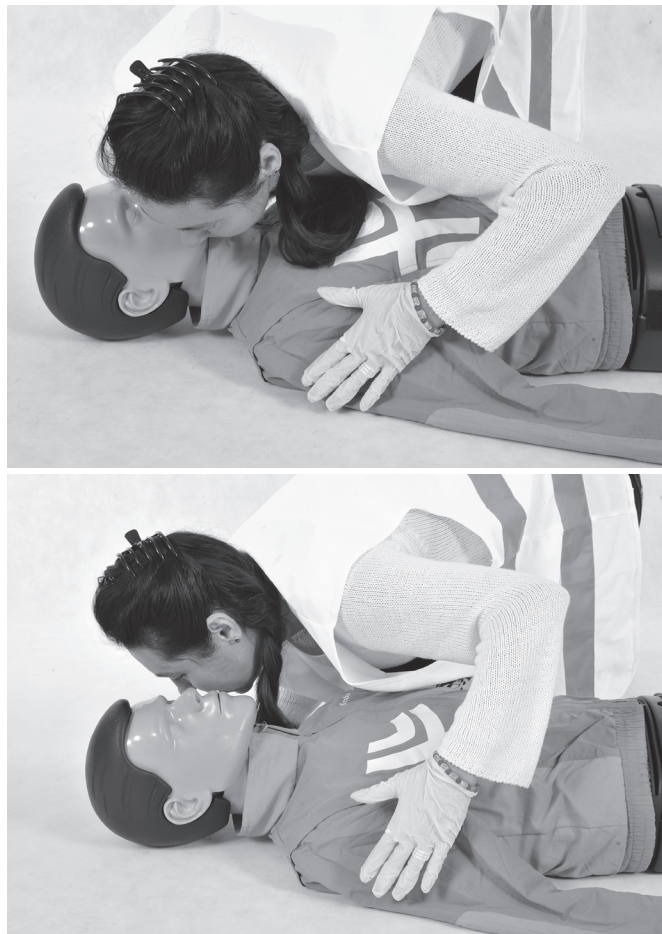
łania ratownicze, powinien zadbać o bezpieczeństwo własne i otoczenia. Jest to bezwzględny priorytet, który wpaja się wszystkim osobom udzielającym pierwszej pomocy, również pracownikom medycznym (lekarzom, pielęgniarkom, ratownikom medycznym). Dobry ratownik to żywy ratownik. Jeżeli coś się stanie także jemu, spowoduje to dodatkowe utrudnienie akcji ratowniczej. Potrzebne będą bowiem dodatkowe siły i środki do udzielania pomocy. Zanim podejdziesz do osoby poszkodowanej, należy odpowiedzieć sobie na pytanie, czy miejsce, w którym znajduje się poszkodowany, jest wystarczająco bezpieczne, by rozpocząć działania. Należy zwrócić uwagę na to:

- czy w pomieszczeniu nie ma dymu lub trujących oparów,
- czy w pobliżu poszkodowanego nie ma źródeł prądu, który mógłby porazić ratownika,
- czy poszkodowany nie leży pod czymś, co w każdej chwili może spaść na głowę jego i ratownika,
- czy miejsce nie jest zagrożone wybuchem lub pożarem.

Szczególnie ważnym elementem oceny bezpieczeństwa jest bezpieczeństwo własne. Udzielając pierwszej pomocy, możemy ulec ekspozycji na zakażenie wirusami HIV, HBV, HCV. W ramach ogólnej profilaktyki należy używać rękawiczek jednorazowych (lateksowych, winylowych) przy pracy z materiałem biologicznym, stanowiącym potencjalne źródło zakażenia (krwią, płynami ustrojowymi). Powinno się również chronić oczy, błony śluzowe ust i nosa przez zakładanie masek i okularów ochronnych. Stosowanie indywidualnych środków ochrony znacznie zmniejsza ryzyko zakażenia. Prowadząc oddech zastępczy, powinno się stosować maseczki do sztucznego oddychania.

OCENA REAKCJI

Po wykluczeniu zagrożeń należy przejść do kolejnego etapu postępowania. Trzeba sprawdzić, czy poszkodowany reaguje na bodźce przy pomocy schematu głos, dotyk. Powinno mówić się do poszkodowanego, do jednego i do drugiego ucha. Można powiedzieć: „Halo, proszę otworzyć oczy. Co się stało? Czy wszystko w porządku?” i delikatnie poklepać po ramieniu.



Jeśli poszkodowany reaguje na nasze działania (otwiera oczy, odpowiada), uznajemy, że jest przytomny. Natomiast jeśli występuje brak reakcji na głos i dotyk, wówczas należy stwierdzić, że poszkodowany jest nieprzytomny. **Nieprzytomności towarzyszy postępujące wiotczenie mięśni.**

WOŁANIE O POMOC

Jeżeli człowiek nie reaguje, należy głośno zawołać o pomoc. Przywołanie osoby do pomocy ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa i skuteczności naszych działań. Łatwiej działać na miejscu zdarzenia, gdy mamy drugą osobę do pomocy. W takiej sytuacji przywołujemy kogokolwiek z naszego otoczenia. Może to być przypadkowy przechodzień, świadek zdarzenia. Jeśli w pobliżu jest wiele osób, zwracamy się do wybranej i prosimy o to, by została na miejscu, nie oddalała się i, w razie konieczności, służyła swoją pomocą. Jeśli dookoła jest tłum, wołanie „Halo! Pomocy! Czy ktoś może mi pomóc?” na niewiele się zda. Psychologia tłumu rządzi się swoimi prawami. Po takiej próbie wołania o pomoc najprawdopodobniej nadal będziemy zdani wyłącznie na siebie. Należy zdecydowanie zwrócić się do jednej konkretnej osoby z tłumu i głośno

oraz stanowczo powiedzieć: „Pan w czarnej koszulce. Proszę tu podejść i przygotować telefon. Potrzebuję Pana pomocy”.

UDROŻNIENIE DRÓG ODDECHOWYCH

Następnie powinno się udrożnić drogi oddechowe poszkodowanego, wykonując odgięcie głowy i uniesienie żuchwy. Należy ułożyć jedną dłoń na czole poszkodowanego i delikatnie odgiąć jego głowę, a opuszki palców drugiej ręki umieścić na jego żuchwie (pod brodą poszkodowanego). Jednocześnie, płynnym ruchem należy odchylić głowę do tyłu i unieść żuchwę w celu udrożnienia dróg oddechowych. Czynności te określane są mianem **chwytu czoło-żuchwa**. Utrata przytomności powoduje wiotczenie mięśni, wskutek czego język zapada się i zamyka światło dróg oddechowych nie można wówczas oddychać. Chwyt czoło-żuchwa powoduje odchylenie głowy i uniesienie brody. Sprawia, że język wysuwa się do przodu otwierając światło dróg oddechowych.



OCENA ODDECHU

Utrzymując cały czas drożność dróg oddechowych, za pomocą trzech zmysłów – wzroku, słuchu i czucia, dokonujemy oceny oddechu ratowanego człowieka. Używając wzroku, oceniamy ruchy klatki piersiowej. Przy ustach poszkodowanego nasłuchujemy szmerów oddechowych i staramy się wyczuć ruch powietrza na swoim policzku. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących prawidłowego oddechu należy działać tak, jakby był nieprawidłowy.

Na ocenę oddechu należy przeznaczyć nie więcej niż 10 sekund. Oceniamy, czy oddech jest prawidłowy, nieprawidłowy czy nieobecny.



Oddech agonalny – w pierwszych minutach zatrzymania krążenia poszkodowany może słabo oddychać lub wydawać nieregularne, wolne i głośnie westchnięcia (*gaspings*). Nie należy ich mylić z prawidłowym oddechem.

WEZWANIE POMOCY (999 LUB 112)

Jeżeli oddech poszkodowanego jest nieprawidłowy lub go nie wyczuwamy, należy zwrócić się do przybranej do pomocy osoby i poprosić o wezwanie pomocy oraz **przyniesienie AED** (*Automated External Defibrillator* – automatyczny defibrylator zewnętrzny), jeśli jest dostępny. Możliwość wykonania wczesnej defibrylacji jest jednym z najważniejszych czynników decydujących o przeżyciu w zatrzymaniu krążenia. Jeżeli ratownik jest sam, powinien użyć telefonu komórkowego w celu wezwania pogotowia ratunkowego. Poszkodowanego można pozostawić tylko wtedy, gdy nie ma innej możliwości wezwania pomocy. Osobie wzywającej pomoc należy podać następujące informacje:

- nr telefonu alarmowego – 999 lub 112;
- lokalizację miejsca wypadku;
- krótką charakterystykę zdarzenia;
- liczbę osób poszkodowanych;
- ogólny stan osób poszkodowanych.

Jeżeli osoba wzywająca pomocy opisze poszkodowanego jako nieprzytomnego bez oddechu lub z nieprawidłowym oddechem, dyspozytor pogotowia ratunkowego zawsze zareaguje jak w przypadku zatrzymania krążenia i żaden przypadek NZK nie zostanie pominięty.

UCIŚNIĘCIA KLATKI PIERSIOWEJ

Uciskanie klatki piersiowej poszkodowanego należy rozpocząć od tego, że kłękamy na dwa kolana obok ratowanego na wysokości jego klatki piersiowej na twardym podłożu. Układamy nadgarstek jednej ręki na **środku jego klatki piersiowej w linii środkowej ciała**. Nadgarstek drugiej dłoni kładziemy na grzbiecie dłoni leżącej na klatce piersiowej poszkodowanego.

Splątamy palce obu dłoni i upewniamy się, że nacisk nie będzie kierowany na żebra poszkodowanego. Pochylamy się nad poszkodowanym; należy wyprostować ramiona i łokcie oraz zablokować ręce w stawach łokciowych. Utrzymujemy wyprostowane ramiona. Nie uciskamy górnej części brzucha ani dolnego końca mostka. Po każdym uciśnięciu pozwalamy, by klatka piersiowa się rozprężyła, jednocześnie nie odrywając rąk. Ustawiamy ramiona prostopadłe do klatki piersiowej poszkodowanego i uciskamy mostek na głębokość nie mniejszą niż 5 cm (ale nie przekraczając 6 cm). Powtarzamy uciśnięcia z częstotliwością co najmniej 100/min (nie przekraczając 120/min). Należy pamiętać, że okresy uciskania i zwalniania ucisku na mostek powinny być równe. Powinno się wykonać 30 uciśnięć klatki piersiowej.

Resuscytacja krążeniowo-oddechowa z wyłącznym uciskaniem klatki piersiowej może być zastosowana, jeżeli:

- ratownik nie posiada przeszkolenia,
- nie chce wykonywać oddechów ratowniczych.

Jeżeli RKO jest prowadzone z wyłącznym uciskaniem klatki piersiowej, powinno być wykonywane bez przerw, z częstotliwością co najmniej 100/min (nie przekraczając 120/min). W pierwszych minutach NZK z powodów sercowych zawartość tlenu we krwi jest wysoka. Utlenowanie ważnych życiowo narządów, czyli serca i mózgu, bardziej zależy od rzutu

PIERWSZA POMOC



serca niż od zawartości tlenu w płucach. Dlatego tak ważne jest uciskanie klatki piersiowej i rozpoczęcie od tego RKO⁶.

ODDECHY RATOWNICZE

Najlepiej połączyć uciskanie klatki piersiowej z oddechami ratowniczymi. Po wykonaniu 30 uciśnień klatki piersiowej należy ponownie udrożnić drogi oddechowe za pomocą chwytu czoło-żuchwa. Jednocześnie trzeba zacisnąć skrzydełka nosa, używając palca wskazującego i kciuka dłoni umieszczonej na jego czole. Należy pozostawić usta poszkodowanego lekko otwarte, jednocześnie utrzymując uniesienie żuchwy. Następnie powinno się wziąć normalny wdech, objąć szczelnie ustami usta poszkodowanego i wdmuchiwać powietrze do jego ust dopóki klatka piersiowa nie uniesie się przez około 1 sekundę. Utrzymując odgięcie głowy i uniesienie żuchwy (udrożnienie dróg oddechowych), należy odsunąć swoje usta od ust poszkodowanego i obserwować, czy podczas wydechu opada jego klatka piersiowa. Trzeba ponownie nabrać powietrza i wdmuchnąć je do ust poszkodowanego, dążąc do wykonania całkowitej liczby dwóch skutecznych oddechów ratowniczych. Dwa oddechy ratownicze nie powinny w sumie trwać dłużej niż 5 sekund.

Następnie bez opóźnienia należy ponownie ułożyć dłonie w prawidłowej pozycji na mostku poszkodowanego i wykonać kolejnych 30 uciśnień klatki piersiowej. Jeżeli pierwszy oddech ratowniczy nie spowoduje uniesienia się klatki piersiowej, jak przy prawidłowym oddychaniu, należy przed podjęciem kolejnej próby wykonać następujące czynności:

- sprawdzić jamę ustną poszkodowanego i usunąć wszystkie ciała obce;

- potwierdzić właściwe odchylenie głowy i uniesienie żuchwy (udrożnić drogi oddechowe).

Nie podejmuje się więcej niż dwóch prób wentylacji przed każdorazowym podjęciem uciskania klatki piersiowej.

O skuteczności podawanych oddechów będą decydować:

- prawidłowo udrożnione drogi oddechowe;
- szczelność w trakcie podawania powietrza (należy swoimi ustami dokładnie objąć usta osoby poszkodowanej, następnie zacisnąć skrzydełka nosa, tak by powietrze nie wydostawało się na zewnątrz);
- spokojne wprowadzenie strumienia powietrza w drogi oddechowe osoby poszkodowanej.

Nie przerywaj resuscytacji do momentu:

- przybycia wykwalifikowanych służb medycznych i przejęcia przez nie działania;
- gdy poszkodowany zacznie reagować: poruszy się, otworzy oczy i zacznie prawidłowo oddychać;
- wyczerpania własnych sił.

Należy przerwać prowadzenie RKO w celu sprawdzenia stanu poszkodowanego tylko wtedy, gdy zacznie reagować (poruszy się, otworzy oczy, zacznie prawidłowo oddychać).

W innym przypadku nie można przerywać resuscytacji. Jeżeli na miejscu zdarzenia jest więcej niż jeden ratownik, ratownicy powinni się zmieniać podczas prowadzenia RKO co 2 minuty, aby zapobiec zmęczeniu. Podczas zmian ratowników należy minimalizować przerwy w uciśnięciach klatki piersiowej.

POZYCJA BEZPIECZNA

Istnieje kilka wariantów układania poszkodowanego w pozycji bezpiecznej. Każdy z nich ma swoje zalety. Nie ma pozycji

idealnej dla wszystkich poszkodowanych. Pozycja powinna być stabilna, jak najbliższa ułożeniu na boku. Powinna umożliwiać podparcie głowy i nie uciskać klatki piersiowej, by nie utrudniać oddechu. Jednak zgodnie z *Wtycznymi resuscytacji 2010* zalecane jest stosowanie następującej sekwencji postępowania w celu ułożenia poszkodowanego w pozycji bezpiecznej:

- Trzeba uklęknąć przy poszkodowanym i upewnić się, że obie jego nogi są wyprostowane.
- Następnie rękę bliższą ratownikowi należy ułożyć pod kątem prostym w stosunku do ciała i zgiąć w łokciu tak, aby wewnątrz dłoni było skierowane do góry.
- Rękę dalszą należy przełożyć w poprzek klatki piersiowej i przytrzymać stroną grzbietową przy bliższym ratownikowi policzku poszkodowanego.
- Drugą ręką należy chwycić za dalszą kończynę dolną poszkodowanego tuż powyżej kolana i podciągnąć ją ku górze, nie odrywając stopy od podłoża.
- Przytrzymując dłoń dociśniętą do policzka, należy przy pomocy zastosowania dźwigni nacisnąć zewnętrzną stronę dalszej kończyny dolnej w okolicy stawu kolanowego tak, by poszkodowany obrócił się na bok w kierunku ratownika. Trzeba ułożyć dalszą kończynę dolną, przy pomocy której był przetaczany poszkodowany, w taki sposób, aby staw kolanowy i biodrowy były zgięte pod kątem prostym.
- Następnie przy pomocy chwytu czoło-żuchwa należy udzielić drogi oddechowej poszkodowanego.
- Jeśli jest to konieczne, należy ułożyć rękę poszkodowanego pod policzkiem tak, by utrzymać głowę w odgięciu, twarzą zwróconą do podłoża, aby umożliwić wydostawanie się treści płynnej z ust.
- Należy pamiętać, aby regularnie oceniać oddech osoby poszkodowanej co 2–3 minuty. Jeżeli poszkodowany musi być ułożony w tej pozycji dłużej niż 30 minut, po tym czasie powinien zostać odwrócony na drugi bok, aby zwolnić ucisk na leżące niżej ramię⁷.

**ALGORYTM POSTĘPOWANIA
Z OSOBĄ DOROSŁĄ NIEPRZYTOMNĄ,
BEZ ODDECHU**

Ocena bezpieczeństwa

Ocena reakcji (przytomności)

NIEPRZYTOMNY

Wołanie o pomoc

Udrożnienie dróg oddechowych

Ocena oddechu

BRAK PRAWIDŁOWEGO ODDECHU

Wezwanie pomocy

30 uciśnień klatki piersiowej

2 oddechy ratownicze

Kontynuowanie uciśnień klatki piersiowej i oddechów ratowniczych w stosunku 30:2



zdj. M. Mazewski

WYJAŚNIENIE SKRÓTÓW I POJĘĆ

NZK – nagle zatrzymanie krążenia to stan, w którym dochodzi do ustania mechanicznej czynności serca. Cechuje się brakiem reakcji na bodźce, brakiem wyczuwalnego tętna oraz agonalnym oddechem lub bezdechem. Przyczyną jego powstania może być dysfunkcja jednego z trzech ważnych dla życia układów (krążenia, oddechowego lub nerwowego).

BLS (Basic Life Support) – podstawowe zabiegi resuscytacyjne obejmują bezprzrzedowe utrzymywanie drożności dróg oddechowych oraz podtrzymywanie oddychania i krążenia. Czynności mechaniczne, które mają na celu czasowo zastąpić brakujące funkcje płuc i serca.

ALS (Advanced Life Support) – zaawansowane zabiegi resuscytacyjne polegają na udzielaniu zaawansowanej pomocy z zastosowaniem metod inwazyjnych.

AED (Automated External Defibrillator) – automatyczny defibrylator zewnętrzny to wysoce specjalistyczne, niezawodne, skomputeryzowane urządzenia, które za pomocą poleceń głosowych i wizualnych prowadzą osoby bez wykształcenia medycznego przez procedurę bezpiecznej defibrylacji w zatrzymaniu krążenia.

VF (Ventricular Fibrillation) – migotanie komór to chaotyczna czynność elektryczna i asynchroniczne skurcze włókien mięśnia sercowego (komór), charakteryzujące się chaotyczną, szybką depolaryzacją i repolaryzacją komórek mięśnia sercowego. Praca serca nie jest wówczas skoordynowana, co powoduje brak odpowiedzi hemodynamicznej. Prowadzi do utraty funkcji serca.

VT (Ventricular Tachycardia) – częstoskurcz komorowy bez tętna to rytm, w którym ze względu na bardzo dużą częstość skurczów komór dochodzi do niewydolności hemodynamicznej i zanku tętna.

CPR (Cardiopulmonary Resuscitation) – resuscytacja krążeniowo-oddechowa.

EKG (Elektrokardiografia) – badanie czynności elektrycznej serca.

ERC (European Resuscitation Council) – Europejska Rada Resuscytacji.

RKO – resuscytacja krążeniowo-oddechowa.

Asfiksja (zamartwica) – jest to stan niedoboru tlenowego w organizmie. Jeśli nie zostaną podjęte natychmiastowe czynności ratownicze, to prowadzi ona do szybkiej utraty przytomności i śmierci. Asfiksja to inaczej uduszenie lub anoksja.

Asystolia – określana jest jako bezruch serca. W EKG widoczny brak cech aktywności komór i przedsionków lub komór serca.

Częstotliwość uciśnień klatki piersiowej – szybkość, z jaką wykonuje się serię 30 uciśnień. Powinna wynosić co najmniej 100 uciśnień na 1 minutę, ale nie przekraczać 120/min.

Defibrylacja – oznacza zakończenie migotania komór (fibrylacji) po wyładowaniu energii elektrycznej (depolaryzacji), która przechodzi przez mięsień sercowy. Pozwala to na odzyskanie kontroli przez naturalny rozrusznik serca. Jest to doprowadzenie stałego prądu elektrycznego (przez ścianę klatki piersiowej) do mięśnia sercowego, celem uregulowania własnej, nieskoordynowanej pracy serca, czyli przerwania migotania komór. W chwili przepływu przez serce elektrycznego prądu stałego, migoczący mięsień serca zostaje depolaryzowany i w sposób skoordynowany wykonuje wydolny skurcz.

Hiperwentylacja – podanie zbyt dużej ilości powietrza. Jest szkodliwa, ponieważ zwiększa ciśnienie w klatce piersiowej, co obniża powrót krwi żyłnej do serca i zmniejsza jego rzut.

Jeżeli drogi oddechowe nie są zabezpieczone, objętość oddechowana 1l powoduje znacznie większe rozciągnięcie żołądka aniżeli objętość 500 ml.

Łańcuch przeżycia – to działania wpływające na przeżycie osoby z nagłym zatrzymaniem krążenia, czyli ostateczny wynik resuscytacji. Składa się z czterech ogniw.

Objętość wyrzutowa serca – to objętość krwi wyrzucana do aorty w jednym cyklu skurczowym serca.

Relaksacja klatki piersiowej – powrót klatki piersiowej do pozycji wyjściowej, po każdym uciśnięciu. Nie należy się opierać na klatce piersiowej w czasie trwania fazy relaksacji.

Uciskanie klatki piersiowej – wytwarza przepływ krwi przez zwiększenie ciśnienia wewnątrz klatki piersiowej i bezpośrednie ściskanie serca. □

¹ Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.).

² *Kodeks karny. Część szczególna*, red. A. Zoll, t. 2, Kraków 1999.

³ Ustawa o Państwowym Ratownictwie Medycznym z dnia 8 września 2006 r. (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.).

⁴ *Pierwsza pomoc i resuscytacja krążeniowo-oddechowa*, red. J. Andres, Polska Rada Resuscytacji, Kraków 2011, s. 20–21.

⁵ *Wytoczne resuscytacji 2010*, Polska Rada Resuscytacji, Kraków 2010.

⁶ *Pierwsza pomoc i resuscytacja krążeniowo-oddechowa*, s. 36.

⁷ *Wytoczne resuscytacji 2010*, Polska Rada Resuscytacji.

Bibliografia

ABC resuscytacji zgodne z Wytocznymi ERC 2010, red. J. Jakubaszko, Górnicki, Wydawnictwo Medyczne, Wrocław 2012.

CPR/AED Podręcznik Resuscytacji krążeniowo-oddechowa i automatyczna defibrylacja zewnętrzna. Podręcznik do kursu – PRC, Polska Rada Resuscytacji.

Kodeks karny. Część szczególna, red. A. Zoll, t. 2, Kraków 1999.

Pierwsza pomoc i resuscytacja krążeniowo-oddechowa, red. J. Andres, Polska Rada Resuscytacji, Kraków 2011.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 15 lutego 2011 r. w sprawie Krajowego Programu Zapobiegania Zakażeniom HIV i Zwalczania AIDS (Dz. U. Nr 44, poz. 227).

Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553, z późn. zm.).

Wytoczne resuscytacji 2010, Polska Rada Resuscytacji, Kraków 2010.

www.prc.krakow.pl

www.erc.edu

www.aed.info.pl

Summary

What is the first aid and cardiopulmonary resuscitation.

BLS in the context of adults

Human life is the utmost value. Every day we can witness a road traffic accident, faint or an epileptic attack. In such a situation a fast action, taken by the second man, can have a decisive influence on his survival. The need to give the first aid to the casualties by police officers at the scene results from ethical principles and legal regulations. The present article is devoted to the issues associated with the human lifesaving in sudden cases of a cardiac arrest.

Information about running the cardiopulmonary resuscitation in case of adults, given in the article, match "Guidelines 2010 of Resuscitation of the European Resuscitation Council" adopted by the Polish Resuscitation Council. A police officer, as the representative of a state institution, is often first at the scene. The officer giving the first aid to the casualties must know how to act properly, what to start an action with and what should be a special attention paid to.

Tłumaczenie: Renata Cedro, WP CSP

VADEMECUM POLICJANTA

WSKAZÓWKI I KOMENTARZE OPRACOWANE PRZEZ WYKŁADOWCÓW CSP

ZAKŁAD RUCHU DROGOWEGO

UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA POJAZDAMI

na podstawie ustawy z dnia 5 stycznia 2011 r.
o kierujących pojazdami (Dz. U. Nr 30, poz. 151, z późn. zm.)

ZAKRES PRAWA JAZDY

Od dnia 19 stycznia 2013 r. prawo jazdy stwierdza posiadanie uprawnień do kierowania pojazdami zgodnie z zapisami ujętymi w tabeli:

KATEGORIA PRAWA JAZDY	ZAKRES UPRAWNIENIA
AM	motorower
	czterokołowiec lekki
	zespół pojazdów złożony z pojazdu określonego dla tej kategorii wraz z przyczepą – na terytorium RP
A1	motocykl o pojemności skokowej silnika nieprzekraczającej 125 cm ³ , mocy nieprzekraczającej 11 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,1 kW/kg
	motocykl trójkołowy o mocy nieprzekraczającej 15 kW
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	zespół pojazdów złożony z pojazdu określonego dla tej kategorii wraz z przyczepą – na terytorium RP
A2	motocykl o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej nieprzekraczającym 0,2 kW/kg, przy czym nie może on powstać w wyniku wprowadzenia zmian w pojeździe o mocy przekraczającej dwukrotność mocy tego motocykla
	motocykl trójkołowy o mocy nieprzekraczającej 15 kW
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	zespół pojazdów złożony z pojazdu określonego dla tej kategorii wraz z przyczepą – na terytorium RP
A	motocykl
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	zespół pojazdów złożony z pojazdu określonego dla tej kategorii wraz z przyczepą – na terytorium RP
B1	czterokołowiec
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
B	pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu i motocykla
	zespół pojazdów złożony z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t (z wyjątkiem autobusu i motocykla) oraz z przyczepy lekkiej
	zespół pojazdów złożony z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t (z wyjątkiem autobusu i motocykla) oraz z przyczepy innej niż lekka, o ile łączna dopuszczalna masa całkowita zespołu tych pojazdów nie przekracza 4250 kg (zespołem pojazdów, którego dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t, może kierować osoba, która zdała część praktyczną egzaminu państwowego, potwierdzoną wpisem do prawa jazdy – kod „96” w prawie jazdy w rubryce „ograniczenia”)
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz zespół złożony z tego pojazdu i przyczepy lekkiej – na terytorium RP

C1	pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t, z wyjątkiem autobusu
	zespół pojazdów złożony z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t i nieprzekraczającej 7,5 t (z wyjątkiem autobusu) oraz z przyczepy lekkiej
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz zespół złożony z tego pojazdu i przyczepy lekkiej – na terytorium RP
C	pojazd samochodowy o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t, z wyjątkiem autobusu
	zespół pojazdów złożony z pojazdu samochodowego o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t (z wyjątkiem autobusu) oraz z przyczepy lekkiej
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz zespół złożony z tego pojazdu i przyczepy lekkiej – na terytorium RP
D1	autobus przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, o długości nieprzekraczającej 8 m
	zespół pojazdów złożony z autobusu przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu nie więcej niż 17 osób łącznie z kierowcą, o długości nieprzekraczającej 8 m oraz z przyczepy lekkiej
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz zespół złożony z tego pojazdu i przyczepy lekkiej – na terytorium RP
D	autobus
	zespół pojazdów złożony z autobusu oraz z przyczepy lekkiej
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
	ciągnik rolniczy, pojazd wolnobieżny oraz zespół złożony z tego pojazdu i przyczepy lekkiej – na terytorium RP
T	ciągnik rolniczy lub pojazd wolnobieżny
	zespół pojazdów złożony z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdu wolnobieżnego z przyczepą (przyczepami)
	pojazdy określone dla prawa jazdy kategorii AM (motorower i czterokołowiec lekki)
B+E, C+E lub D+E	pojazd określony odpowiednio w prawie jazdy kategorii B, C lub D, łącznie z przyczepą (przyczepami), przy czym w zakresie kategorii B+E dopuszczalna masa całkowita ciągniętej przyczepy nie może przekraczać 3,5 t
	zespół pojazdów złożony z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdu wolnobieżnego z przyczepą (przyczepami) – na terytorium RP
C1+E	zespół pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t, składający się z pojazdu ciągnącego określonego w prawie jazdy kategorii C1 i przyczepy
	zespół pojazdów złożony z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdu wolnobieżnego z przyczepą (przyczepami) – na terytorium RP
D1+E	zespół pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 12 t, składający się z pojazdu ciągnącego określonego w prawie jazdy kategorii D1 i przyczepy
	zespół pojazdów złożony z ciągnika rolniczego z przyczepą (przyczepami) lub pojazdu wolnobieżnego z przyczepą (przyczepami) – na terytorium RP
B i C1+E, B i D1+E, B i C+E lub B i D+E	zespół pojazdów określony w prawie jazdy kategorii B+E
C+E i D	zespół pojazdów określony w prawie jazdy kategorii D+E

VADEMECUM POLICJANTA

Kolejką turystyczną może kierować osoba, która ukończyła 21 lat i posiada prawo jazdy odpowiedniej kategorii co najmniej od 2 lat, pamiętając przy tym, że kolejka turystyczna to zespół pojazdów składający się z ciągnika rolniczego albo pojazdu wolnobieżnego oraz przyczepy (przyczep) dostosowanej do przewozu osób, co ma decydujący wpływ na dobór kategorii uprawnienia.

INNE DOKUMENTY POTWIERDZAJĄCE UPRAWNIENIA

DOKUMENT STWIERDZAJĄCY POSIADANIE UPRAWNIENIA DO KIEROWANIA	RODZAJ POJAZDU
pozwolenie na kierowanie tramwajem	tramwaj
karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T – w przypadku osób, które nie ukończyły 18 lat	rower
	wózek rowerowy
	pojazd zaprzęgowy

Osoba, która ukończyła 18 lat, **nie jest obowiązana** do posiadania dokumentu stwierdzającego posiadanie uprawnienia do kierowania **rowerem, wózkiem rowerowym lub pojazdem zaprzęgowym**.

GRANICE WIEKOWE

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA	RODZAJ POJAZDU
10 lat	rower
13 lat	jadący po jezdni wózek inwalidzki
14 lat	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii AM
15 lat	pojazd zaprzęgowy
16 lat	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii A1, B1 i T
17 lat	rower wieloosobowy, rower lub wózek rowerowy przewożący inną osobę
18 lat	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii A2, B, B+E, C1 i C1+E
20 lat	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii A, jeżeli osoba co najmniej od 2 lat posiada prawo jazdy kategorii A2
21 lat	motocykle trójkołowe o mocy przekraczającej 15 kW, jeżeli osoba posiada prawo jazdy kategorii A
	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii C, C+E, D1 i D1+E (z wyjątkiem: żołnierzy kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji oraz Straży Granicznej oraz osób, które uzyskały kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyspieszoną określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)
	tramwaj
	kolejka turystyczna
24 lata	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii A – jeżeli osoba nie posiadała co najmniej przez 2 lata prawa jazdy kategorii A2
	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii D i D+E (z wyjątkiem: żołnierzy kierujących pojazdami Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, funkcjonariuszy kierujących pojazdami Państwowej Straży Pożarnej, Policji oraz Straży Granicznej oraz osób, które uzyskały kwalifikację wstępną lub kwalifikację wstępną przyspieszoną określoną w przepisach rozdziału 7a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym)

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA DLA ŻOŁNIERZY KIERUJĄCYCH POJAZDAMI SIŁ ZBRÓJNYCH RP

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA DLA ŻOŁNIERZY KIERUJĄCYCH POJAZDAMI SIŁ ZBRÓJNYCH RP	RODZAJ POJAZDU
18 lat	pojazdy określone w pozwoleniu wojskowym kategorii A, C i C+E
19 lat	pojazdy określone w pozwoleniu wojskowym kategorii D

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA DLA OSÓB, KTÓRE UZYSKAŁY KWALIFIKACJĘ WSTĘPNĄ OKREŚLONĄ W PRZEPISACH ROZDZIAŁU 7A USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA DLA OSÓB, KTÓRE UZYSKAŁY KWALIFIKACJĘ WSTĘPNĄ OKREŚLONĄ W PRZEPISACH ROZDZIAŁU 7A USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM	RODZAJ POJAZDU
18 lat	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii C i C+E
21 lat	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii D i D+E

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA DLA OSÓB, KTÓRE UZYSKAŁY KWALIFIKACJĘ WSTĘPNĄ PRZYSPIESZONĄ, OKREŚLONĄ W PRZEPISACH ROZDZIAŁU 7A USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM

WYMAGANY MINIMALNY WIEK DO KIEROWANIA DLA OSÓB, KTÓRE UZYSKAŁY KWALIFIKACJĘ WSTĘPNĄ PRZYSPIESZONĄ, OKREŚLONĄ W PRZEPISACH ROZDZIAŁU 7A USTAWY Z DNIA 6 WRZEŚNIA 2001 R. O TRANSPORCIE DROGOWYM	RODZAJ POJAZDU
23 lata lub 21 lat, z tym że taka osoba może kierować wyłącznie pojazdami wykonującymi regularne przewozy osób na liniach komunikacyjnych w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym na trasie nieprzekraczającej 50 km	pojazdy określone w prawie jazdy kategorii D i D+E

WAŻNOŚĆ DOTYCHCZASOWYCH DOKUMENTÓW

Dokumenty stwierdzające uprawnienie do kierowania pojazdem wydane przez dowódcę jednostki wojskowej, pozwolenia na kierowanie tramwajem i karty rowerowe wydane na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, zachowują ważność w zakresie, w jakim zostały wydane.

Karta motorowerowa wydana na podstawie przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym zachowuje ważność do czasu ukończenia przez jej posiadacza 18. roku życia. Karta motorowerowa podlega wymianie, na koszt osoby uprawnionej, na prawo jazdy kategorii AM, o ile osoba ma ukończone 14 lat.

Osobę, która przed dniem wejścia w życie ustawy ukończyła 18 lat, uznaje się za uprawnioną do kierowania motorowerem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Wobec tej osoby nie wymaga się posiadania dokumentu stwierdzającego to uprawnienie.

*kom. Agnieszka Salkowska, wykładowca
asp. Justyna Setniewska, instruktor*

ZAKŁAD SŁUŻBY KRYMINALNEJ

DOKUMENTOWANIE

zastosowania środków oddziaływania wychowawczego wobec sprawcy wykroczenia w notatniku służbowym

Do zadań Policji określonych w art. 1 ustawy o Policji należy między innymi wykrywanie wykroczeń oraz ściganie ich sprawców. Jednym ze sposobów reakcji funkcjonariusza Policji na wykroczenie jest zastosowanie wobec sprawcy środków oddziaływania wychowawczego. Podstawą prawną zastosowania tych środków jest art. 41 Kodeksu wykroczeń, który stanowi: *W stosunku do sprawcy czynu można przestać na zastosowaniu pouczenia, zwróceniu uwagi, ostrzeżeniu lub na zastosowaniu innych środków oddziaływania wychowawczego.*

Środki te stosuje się wtedy, gdy są wystarczającą reakcją na wykroczenie, tzn. ich zastosowanie wdroży sprawcę do poszanowania prawa i zasad współżycia społecznego bez konieczności wymierzenia kary i środka karnego. Jednak ich zastosowanie nie zamyka drogi do nałożenia grzywny w drodze mandatu karnego czy skierowania wniosku o ukaranie do sądu.

Policjant, stosując wobec sprawcy wykroczenia środek oddziaływania wychowawczego, ma obowiązek udokumentować przebieg tej czynności służbowej zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. Kwestie te regulują:

- rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 26 lipca 2005 r. w sprawie sposobu postępowania przy wykonywaniu niektórych uprawnień policjantów (Dz. U. Nr 141, poz. 186);
- zarządzenie nr 323 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 marca 2008 r. w sprawie metodyki wykonywania przez Policję czynności administracyjno-porządkowych w zakresie wykrywania wykroczeń oraz ścigania ich sprawców (Dz. Urz. KGP Nr 9, poz. 48, z późn. zm.);
- wytyczne nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 czerwca 2007 r. w sprawie zasad ewidencjonowania, wypełniania oraz przechowywania notatników służbowych (Dz. Urz. KGP Nr 13, poz. 104, z późn. zm.).

Zastosowanie środka oddziaływania wychowawczego bezpośrednio po ujawnieniu popełnionego wykroczenia oraz okoliczności będące podstawą do poprzestania na zastosowaniu tego środka policjant dokumentuje w notatniku służbowym, sporządzając stosowny zapis.

Zapis w notatniku służbowym z zastosowania środka oddziaływania wychowawczego powinien zawierać następujące dane:

- 1) czas przyjęcia zgłoszenia;
- 2) miejsce oraz czas rozpoczęcia interwencji z określeniem jej rodzaju (własna lub zlecona) i charakteru (np.: domowa, w miejscu publicznym);
- 3) informację o przedstawieniu się – stopień, imię i nazwisko;
- 4) podstawę prawną i przyczynę podjęcia czynności służbowej;
- 5) dane personalne osoby legitymowanej (w tym osoby zgłaszającej interwencję) w postaci:
 - imienia (imion) i nazwiska,
 - adresu zamieszkania lub pobytu,

- numeru PESEL, a w przypadku braku informacji o numerze PESEL – daty i miejsca urodzenia,
- imion rodziców i nazwiska rodowego,
- rodzaju i cech identyfikacyjnych dokumentu, na podstawie którego ustalono tożsamość;
- 6) informację o wynikach sprawdzeń w KSIP-ie;
- 7) o poinformowaniu sprawcy, że popełniony czyn był niezgodny z prawem i jaki przepis sprawca naruszył;
- 8) o wysłuchaniu sprawcy co do przyczyn i okoliczności popełnienia wykroczenia;
- 9) o poinformowaniu sprawcy o zastosowaniu środka oddziaływania wychowawczego z określeniem jego postaci;
- 10) podstawę uzasadniającą zastosowanie konkretnego środka oddziaływania wychowawczego;
- 11) o poinformowaniu, że popełnienie ponownie takiego wykroczenia spowoduje zastosowanie postępowania mandatowego lub sporządzenie wniosku o ukaranie do sądu;
- 12) o poinformowaniu o prawie złożenia zażalenia na sposób przeprowadzenia legitymowania do właściwego miejscowo prokuratora;
- 13) czas zakończenia czynności służbowej;
- 14) o powiadomieniu dyżurnego o przebiegu interwencji i sposobie jej zakończenia.

Zgodnie z wytycznymi nr 2 Komendanta Głównego Policji z dnia 26 czerwca 2007 r. w sprawie zadań ewidencjonowania, wypełniania oraz przechowywania notatników służbowych w celu uproszczenia procedury dokonywania wpisów w notatniku służbowym dopuszcza się stosowanie symboli literowych, np.:

P	zastosowany środek oddziaływania pozakarnego na podstawie art. 41 k.w. (pouczenie)
L	osoba legitymowana
KP	kontrola drogowa
IWP	interwencja własna w miejscu publicznym
IWD	interwencja własna domowa
IZP	interwencja zlecona w miejscu publicznym
IZD	interwencja zlecona domowa
UP	poinformowanie osoby, wobec której podjęto czynność, o prawie złożenia zażalenia do właściwego miejscowo prokuratora na sposób przeprowadzania czynności określonych w innych przepisach

W przypadku powtarzania się czynności podczas tej samej służby wytyczne wprowadzają oznaczenia cyfrowe w postaci cyfr arabskich przy oznaczeniach literowych określających daną czynność, np. L1, L2, L3; KP1, KP2, KP3; UP1, UP2 itd. Symbole te umieszczone na marginesie notatnika służbowego ułatwiają podsumowanie czynności służbowych.

Zapis w notatniku służbowym związany z zastosowaniem środka oddziaływania wychowawczego powinien być czytelny, krótki, rzeczowy, ciągły i zawierać dane niezbędne do opracowania dokumentacji związanej ze skierowaniem

ZAPIS W NOTATNIKU SŁUŻBOWYM Z ZASTOSOWANIA POUCZENIA

8.10	Z polecenia dyżurnego udałam się na ul. Polną na posesję nr 45, w związku ze zgłoszeniem, iż pies jest tam przywiązany do budy niezgodnie z przepisami.
8.15/8.30	Poinformowałam dyżurnego o fakcie przybycia na miejsce interwencji, a następnie zauważyłam psa przywiązanego do budy łańcuchem o długości krótszej niż 3 m. Po przedstawieniu się, podaniu podstawy prawnej i faktycznej interwencji ustaliłam właściciela psa, którym okazał się:
IZD₁	
L₁	Marcin Rodak s. Zbigniewa i Marii z d. Kruk ur. 13.02.1939 r. w Wieliszewie PESEL 39021313111 333 zamieszkały i zameldowany – Legionowo ul. Polna 3/1 dowód osobisty seria ABC, numer 123456 wydany przez Prezydenta Miasta Legionowo.
<i>Ewa Gil</i>	
	Sprawdziłam osobę i dokument w KSIP-ie; dane zostały potwierdzone – osoba nieposzukiwana, dokument nie figuruje jako utracony. Ww. oświadczył, że jest właścicielem psa od dwóch dni. Przyczepił go do budy na łańcuchu o długości 2 m, gdyż tylko taki posiadał. Poinformowałam Marcina Rodaka, że popełnił wykroczenie z art. 37 ust. 1 ustawy o ochronie zwierząt – polegające na trzymaniu psa na uwięzi krótszej niż 3 m. Ww. oświadczył, że nie wiedział, iż długość uwięzi nie może być krótsza niż 3 m, gdyż rzadko słucha radia i nie posiada telewizora, a psa ma po raz pierwszy. Następnie znalazł w stodole łańcuch o długości ok. 7 m i przymocował nim psa do budy.
P₁ pouczenie	W związku z powyższym na podstawie art. 41 k.w. zastosowałam wobec Marcina Rodaka środek oddziaływania wychowawczego w postaci pouczenia. Jednocześnie ostrzegłam, że ponowne popełnienie takiego wykroczenia będzie karane*. Ponadto poinformowałam, żeby nie trzymał psa na uwięzi w sposób stały, dłuższy niż 12 godzin w ciągu doby. Pouczyłam ww. o prawie złożenia przez niego zażalenia do Prokuratora Rejonowego w Legionowie na sposób przeprowadzenia legitymowania**. Poinformowałam dyżurnego o sposobie zakończenia interwencji i jej przebiegu.
UP₁	

* może być tylko uproszczony wpis w postaci symbolu literowego P

** może być tylko uproszczony wpis w postaci symbolu literowego UP

wniosku o ukaranie czy nałożeniem grzywny w drodze mandatu karnego, bowiem środek ten nie stwarza powagi rzeczy osądzonej. W przepisach § 9 wytycznych zabrania się wrywania stron i zacierania zapisów w notatniku służbowym. Nie precyzuje jednak, w jaki sposób należy zmienić zapis omyłkowy. Moim zdaniem, taki zapis powinien być skreślony w sposób umożliwiający odczytanie i dopiero wtedy można nanieść nową treść. Zmiany takie muszą być opatrzone co najmniej podpisem osoby dokonującej zapisu. Podpis może znajdować się na marginesie notatnika służbowego na wysokości dokonanej zmiany.

Informacje z przebiegu podejmowanych czynności policjanta powinien zapisywać w ich trakcie lub bezpośrednio po ich zakończeniu.

W patrolach dwu- lub wieloosobowych oraz w służbie obchodowej dzielnicowych przepis § 4 ust. 6 wytycznych

ZAPIS W NOTATNIKU SŁUŻBOWYM Z ZASTOSOWANIA ZWRÓCENIA UWAGI

8.15	Na skrzyżowaniu ul. Pięknej z ul. Zieloną zauważyłam samochód osobowy marki Fiat Seicento o nr. rej. WL 23561, w którym dziecko siedzące w foteliku ochronnym nie było prawidłowo zapięte w pasy. Poinformowałam dyżurnego o podjęciu interwencji. Zatrzymałam pojazd do kontroli. Po przedstawieniu się, podaniu podstawy prawnej i faktycznej interwencji wylegitymowałam kierującego:
IWP	
KP	
L	Michał Walczak, s. Adama i Ewy z d. Kruk ur. 12.09.1976 r. w Legionowie PESEL 76091212131 zam. Legionowo ul. Polna 2/1 dowód osobisty seria AST, nr 123456 wydany przez Prezydenta Miasta Legionowo. Prawo Jazdy nr 01563/04/0987, oryginał, kat. A, B, T, wydane 05.04.1990 r. przez Starostę Legionowskiego, data pierwszych uprawnień 05.04.1990 r. Dowód Rejestracyjny seria DR/BAH/1237690 wystawiony na ww. osobę. Seria i numer polisy OC, PZU – TPP 9860432 Okres ubezpieczenia 16.10.2012 r. – 15.10.2013 r.
	Sprawdziłam osobę, pojazd i dokumenty w KSIP-ie; dane zostały potwierdzone – osoba nieposzukiwana, dokumenty i pojazd nie figurują jako utracone. Ww. oświadczył, że jedzie z córką Anetą (lat 5) do babci mieszkającej w odległości 100 m od skrzyżowania ulic. Zwróciłam mu uwagę, że nieprawidłowo przewozi dziecko w foteliku ochronnym, bowiem pasy z fotelika nie są założone na ramionach dziecka. Michał Walczak wyjaśnił, iż tego nie zauważył i od razu zapiał pasy we właściwy sposób. Obiecał, że będzie za każdym razem zwracał uwagę na bezpieczne przymocowanie dziecka do fotelika. Poinformowałam mężczyznę, że popełnił wykroczenie z art. 97 k.w. w zw. z art. 39 ust. 3 ustawy Prawo o ruchu drogowym – polegające na nieprawidłowym przewożeniu dziecka w foteliku ochronnym.
P₁ zwrócenie uwagi	Z uwagi na to, że kierowca natychmiast prawidłowo zapiał dziecku pasy oraz obiecał, że będzie ze szczególną starannością przewozić dziecko w foteliku – na podstawie art. 41 k.w. – zastosowałam wobec niego środek oddziaływania wychowawczego w postaci zwrócenia uwagi. Jednocześnie poinformowałam, że w przypadku ponownego ujawnienia takiego zachowania zostanie nałożony mandat karny lub skierowany wniosek o ukaranie do sądu*.
UP	Pouczyłam mężczyznę, że ma prawo złożyć zażalenie do Prokuratora Rejonowego w Legionowie na sposób przeprowadzenia legitymowania**.
8.30	Poinformowałam dyżurnego o sposobie zakończenia interwencji i jej przebiegu.

* może być tylko uproszczony wpis w postaci symbolu literowego P

** może być tylko uproszczony wpis w postaci symbolu literowego UP

dopuszcza prowadzenie szczegółowego zapisu przebiegu podejmowanych czynności przez policjanta, który je wykonywał. Pozostali policjanci dokonują zapisu w sposób skrócony, wskazując jedynie miejsce, czas i rodzaj czynności.

podinsp. Agnieszka Mańko-Czajka, wykładowca

JĘZYK ANGIELSKI DLA POLICJANTÓW



Renata Cedro

Międzynarodowe Centrum
Szkoleń Specjalistycznych Policji CSP

SZKOLENIE STRZELECKIE SHOOTING TRAINING

WYPOSAŻENIE STRZELNICY EQUIPMENT OF THE SHOOTING RANGE

kulochwyt	– bullet traps
linia strzału	– target area
obrotniki tarcz	– target turners
papierowe lub kartonowe tarcze	– paper or cardboard targets
przechowywanie broni palnej	– storage of firearms
stanowiska strzelnicze	– shooting stalls
symulator szkoleniowy	– training simulator
system kontroli i zapis wyników	– scoring and control systems
system wentylacyjny	– ventilation system
tarcze obrotowe	– turning targets
tarcze przenośne	– portable targets
tarcze stacjonarne	– stationary targets
transportery tarcz	– target retrievers

UZBROJENIE WEAPONRY

amunicja	– ammo/ammunition
amunicja ćwiczebna	– blank ammunition
amunicja ostra	– live ammunition
amunicja strzelecka	– small arms ammunition
bagnet	– bayonet
broń biała	– cold steel
broń krótka	– small arms
broń myśliwska	– hunting weapon
broń pneumatyczna	– pneumatic weapon
długa broń palna	– long firearms
karabin	– rifle
karabin maszynowy	– automatic rifle
lekki karabin maszynowy	– light machine gun
luneta celownicza	– sighting telescope
łuska	– shell
łuska naboju	– cartridge case
moździerz	– mortar
nabój	– cartridge
nabój ćwiczebny	– blank cartridge
pistolet	– pistol
pistolet maszynowy	– submachine gun
pistolet pneumatyczny	– air pistol
pocisk	– bullet
rewolwer	– revolver
strzelba	– shotgun

uzbrojenie/sprzęt bojowy	– weaponry
wiatrówka	– air rifle
wyrzutnia rakiet	– rocket launcher

RODZAJE STRZELNIC KINDS OF SHOOTING RANGES

strzelnica kryta	– indoor shooting range
strzelnica odkryta	– outdoor shooting range
strzelnica taktyczna	– tactical shooting range

ŚRODKI PRZYMUŚU BEZPOŚREDNIEGO COERCIVE MEASURES

broń gładkolufowa	– smoothbore weapon
działko wodne	– water cannon
gaz łzawiący	– tear gas
kajdanki	– handcuffs
pałka policyjna	– truncheon/baton
paralizator elektryczny	– taser
strzelba gładkolufowa	– smoothbore gun

BUDOWA BRONI PARTS OF WEAPON

celownik laserowy	– laser sight
celownik optyczny	– view finder, telescopic sight
iglica	– firing pin
język spustowy	– trigger
kabura	– holster
kolba	– butt
komora naboju	– chamber
kurek	– hammer
lufa	– barrel
magazynek	– magazine
muszka	– front sight
nabój	– cartridge
nabój ćwiczebny	– blank cartridge
noktowizor	– night vision device
osłona spustu	– trigger guard
podstawa magazynka	– magazine base
przyrządy celownicze	– sights
spłonka	– percussion cap
szczerbinka	– rear sight
tłumik	– silencer
zatrząsk zamka	– magazine catch