

Emilia Jurgielewicz-Delegacz

Streszczenie rozprawy doktorskiej pt.

Wypadek w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących. Studium prawnokryminologiczne

Wypadki drogowe są przedmiotem analiz Komendy Głównej Policji. Coroczne raporty ukazują, ile w ubiegłym roku było wypadków drogowych, kto je spowodował czy ilu było poszkodowanych, a ile ofiar śmiertelnych. Znajdują się tam również informacje o okolicznościach tych zdarzeń, czyli w którym dniu tygodnia najczęściej dochodzi do wypadków, o jakiej porze dnia i jaka temu towarzyszy najczęściej pogoda. Jednakże raporty te nie zawierają informacji, jak osoby niepełnosprawne, w tym niewidome i słabowidzące, radzą sobie jako uczestnicy ruchu drogowego – nie ma danych statystycznych o wypadkach w komunikacji z udziałem tej grupy osób, a przecież są oni tak liczną grupą polskiego społeczeństwa. Co więcej, ludzie z dysfunkcjami dzięki prospołecznej polityce, uwzględniającej ich potrzeby, są aktywnymi uczestnikami życia zawodowego i społecznego. Dlatego też jednostki samorządu terytorialnego w Polsce kładą coraz większy nacisk na to, by przestrzeń publiczna (np. place, rynki, skwery, bulwary, ulice, budynki użyteczności publicznej, chodniki itp.) była przyjazna dla wszystkich, czyli dostępna dla każdego i bez względu na jego sprawność ruchową lub poznawczą, bowiem takie podejście zapewnia pełną integrację społeczną jej użytkowników, zacieśniania więzi międzyludzkie i przyczynia się do rozwoju społeczeństwa obywatelskiego. Niemniej jednak, osoby niepełnosprawne napotykają wciąż w życiu codziennym bariery o charakterze architektonicznym, uniemożliwiające im swobodne korzystanie z tejże przestrzeni. Często do tego przyczyniają się inni ludzie, np. wystawiający w okresie letnim tzw. ogródki przed klubokawiarniami, które niekiedy zajmują znaczne części chodników, jakie osoby bez problemów wzorkowych są w stanie z łatwością ominąć, zaś niepełnosprawni wzrokowo – już nie. Próby znalezienia wówczas właściwej drogi przez osoby niewidome czy słabowidzące, mogą kończyć się niebezpiecznym wejściem np. na drogę. Do dyskomfortu w korzystaniu z przestrzeni miejskiej przyczyniają się również sygnalizatory dźwiękowe, informujące o możliwości przejścia przez przejście dla pieszych, które często mają niejednolite dźwięki, są zbyt ciche, bądź nawet na prośby mieszkańców wyłączane – z powodu hałasu jaki generują. Efektem takich utrudnień mogą być kolizje i wypadki drogowe z udziałem tej grupy osób.

Brak kompleksowego i aktualnego – uwzględniającego przede wszystkim wypadki w komunikacji z udziałem osób niepełnosprawnych, w tym niewidomych i słabowidzących – opracowania, stał się inspiracją do zajęcia się opisaną problematyką. Podjęcie danego problemu wynikało z zainteresowań autorki oraz chęci weryfikacji istniejących w Polsce danych na temat rozmiarów tego rodzaju zdarzeń.

Realizacja podjętych badań została przeprowadzona w ramach projektu badawczego na rzecz obronności i bezpieczeństwa państwa pt. *Opracowanie systemu wykrywania zagrożeń bezpieczeństwa osób niewidomych i słabowidzących ze szczególnym uwzględnieniem ruchu drogowego. Aspekty prawno-kryminologiczne i technologiczne*. Autorka była członkiem zespołu badawczego oraz kierowała realizacją jednego z odcinków badawczych pt. *Ocena regulacji prawa o ruchu drogowym w świetle doświadczeń funkcjonariuszy Policji*.

Rozprawa doktorska ma charakter prawno-kryminologiczny, z uwagi na dwutorowe podejście do problemu wypadków drogowych z udziałem osób niepełnosprawnych. Po pierwsze, podjęto rozważania teoretyczne mające na celu przybliżenie aspektów niepełnosprawności i jej definicji na gruncie prawa międzynarodowego i krajowego, zasad bezpieczeństwa w ruchu drogowym czy znamion czynu zabronionego polegającego na doprowadzeniu wypadku w komunikacji. Po drugie, przeprowadzono badania empiryczne ukierunkowane na zbadanie skali i okoliczności wypadków drogowych z udziałem ludzi z dysfunkcjami, w tym osób niewidomych i słabowidzących. Problematyka zakreślona w ramach prowadzonych badań rzutowała na wykorzystanie następujących metod badawczych: historyczno-porównawczej, dogmatycznej – w tym analizy orzecznictwa sądowego, metody badań ilościowych (badanie sondażowe) oraz jakościowych (wywiad pogłębiony). Na potrzeby realizacji postawionych celów i zadań rozprawy ukształtowano jej następującą strukturę, złożoną z dziesięciu rozdziałów. Pomijając rozdział I, to rozdziały od II do V włącznie stanowią realizację studium prawnego dysertacji, zaś rozdziały od VI do X – odnoszą się do aspektów kryminologicznych.

Rozdział I poświęcono scharakteryzowaniu metodyki pracy. Opisano tu: cel i przedmiot badań, problemy i hipotezy badawcze, metody, techniki i narzędzia badawcze oraz organizację i przebieg badań.

W rozdziałach II i III podjęto próbę przedstawienia niepełnosprawności oraz jej definicji zarówno w standardach międzynarodowych i regionalnych, jak i krajowych. Rozdział II został podzielony na dwa paragrafy. W pierwszym z nich scharakteryzowane

przedmiotowe dla tego rozdziału zagadnienie na gruncie standardów uniwersalnych. W tej części pracy opisano regulacje Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz jej wyspecjalizowanych agencji, czyli Międzynarodowej Organizacji Pracy oraz Światowej Organizacji Zdrowia. Kluczem do takiego przedstawienia regulacji były podmioty, które podczas swojej działalności poruszyły problemy niepełnosprawności. W drugim zaś paragrafie tego rozdziału klucz był podobny, tylko tu scharakteryzowano regulacje wynikające ze standardów o charakterze regionalnym. W związku z tym, przeprowadzono analizę regulacji Rady Europy oraz Unii Europejskiej. Rozdział III poświęcono opisowi niepełnosprawności i jej definicjom wypracowanym na gruncie rodzimego prawa. W tym rozdziale kluczem prezentowanych informacji była istota aktów prawnych, które regulują sytuację osób z dysfunkcjami albo też zawierają definicję osoby niepełnosprawnej.

Z uwagi, iż wypadki drogowe często dochodzą z powodu nieprzestrzegania zasad bezpieczeństwa, zdecydowano się w rozdziale IV pt. *Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym wobec osób niepełnosprawnych* na opisanie ogólnych zasad bezpieczeństwa pieszych w ruchu drogowym oraz unormowań dotyczących osób niepełnosprawnych w ruchu drogowym. Uwypuklenie tych drugich uznano za niezbędne, albowiem w prawie o ruchu drogowym jest m.in. przepis zobowiązujący osoby niewidome do noszenia białej laski podczas, samodzielnego poruszania się po drodze, który wpływa na bezpieczeństwo osób niewidomych i słabowidzących uczestniczących w ruchu drogowym.

W rozdziale V dysertacji przedstawiono proces kształtowania się przestępstwa wypadku w komunikacji w ujęciu historycznym. Paragraf pierwszy poświęcono scharakteryzowaniu przestępstwa spowodowania niebezpieczeństwa katastrofy w komunikacji lądowej, wodnej lub powietrznej na tle Kodeksu karnego z dnia 11 lipca 1932 r., zaś paragraf drugi wypadkowi w komunikacji na tle Kodeksu karnego z dnia 19 kwietnia 1969 r.

W rozdziale VI opisano ustawowe znamiona przestępstwa wypadku w komunikacji na tle obecnie obowiązującego prawa, czyli w ujęciu Kodeksu karnego z dnia 6 czerwca 1997 r., określając: podmiot przestępstwa wypadku w ruchu drogowym, przedmiot ochrony (zamachu), stronę podmiotową przestępstwa, stronę przedmiotową przestępstwa, tryb ścigania i zagrożenie środkami reakcji karnej oraz sytuacje nadzwyczajnego obostrzenia kary.

Rozdział VII poświęcono etiologii, zmierzającej do wykrycia czynników powodujących wypadki w komunikacji. Posłużono się tutaj wspomnianymi już danymi statystycznymi i opisano ogólne przyczyny wypadków drogowych oraz przyczyny wypadków drogowych z udziałem niepełnosprawnych.

W kolejnym rozdziale empirycznym skupiono się już wyłącznie na analizie wypadków drogowych z udziałem osób niewidomych i słabowidzących. Rozdział VIII pt. *Osoby niewidome i słabowidzące jako uczestnicy ruchu drogowego w świetle wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród tej kategorii badanych* zawiera:

- charakterystykę badanej populacji,
- opis wypadków w komunikacji z udziałem osób niewidomych i słabowidzących w świetle wyników badań ankietowych, w tym: trudności napotymane przez osoby niewidome i słabowidzące w ruchu drogowym, charakterystyka sprawców i okoliczności wypadku w komunikacji, problem przyczynienia się osób niewidomych i słabowidzących do wypadku w komunikacji oraz następstwach wypadku z udziałem osób niewidomych i słabowidzących.

Rozdział IX pt. *Osoby niewidome i słabowidzące jako uczestnicy ruchu drogowego w świetle wyników badań empirycznych przeprowadzonych wśród funkcjonariuszy Policji jednostek ruchu drogowego* jest poświęcony wypadkom w komunikacji z udziałem niepełnosprawnych wzrokowo, ale z perspektywy funkcjonariuszy Policji. Dzięki zgromadzonym danym statystycznym opisano okoliczności, w tym sprawców i przyczyny oraz następstwa tego rodzaju zdarzeń.

W ostatnim rozdziale pracy opisano zapobieganie wypadkom drogowym z udziałem osób niepełnosprawnych ze szczególnym uwzględnieniem osób niewidomych i słabowidzących w Polsce. Rozdział ten podzielono na dwie części poświęcone: działalności organizacji rządowych i pozarządowych na rzecz efektywnego zapobiegania wypadkom w komunikacji oraz propozycje zmian w Prawie o ruchu drogowym dotyczące osób niewidomych i słabowidzących.

Przeprowadzone w ramach prac nad dysertacją badania oraz ich analiza pozwoliły wyprowadzić wniosek, iż wypadki z udziałem osób niepełnosprawnych – w tym niewidomych i słabowidzących, jak dotąd nie były przedmiotem szczegółowych analiz, jednakże mimo dużej liczby tej grupy osób w polskim społeczeństwie – nie dochodzi często do tego rodzaju zdarzeń. Przyczyn takiego stanu rzeczy może być kilka, m.in. policjanci w kartach z miejsca zdarzenia mają tylko jedną rubrykę poświęconą temu, czy osoba uczestnicząca w nim była niepełnosprawna – wypełniają ją często na podstawie własnego uznania, które może być mylne, zwłaszcza wówczas, gdy dysfunkcja nie jest widoczna na „pierwszy rzut oka” (np. osoby słabowidzące z przyznanym stopniem niepełnosprawności

mogą mieć okulary, a funkcjonariusz Policji może odczytać to jako zwykłą wadę wzroku, niebędącą podstawą do przyznania analizowanego statusu). Inną przyczyną jest po prostu fakt, iż w porównaniu do osób pełnosprawnych – osoby z różnymi niepełnosprawnościami nie są tak aktywnymi uczestnikami ruchu drogowego, stąd też nie są tak licznymi uczestnikami analizowanych zdarzeń.

Emilia Jurgielewicz-Delegacz

Emilia Jurgielewicz-Delegacz