

A. NAUKA TRANSPORTOWA

A.2 BADANIE ZDARZEŃ TRANSPORTOWYCH

A.2.1 BADANIE ZDARZEŃ KOLEJOWYCH

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych: Bezpieczeństwo na torach w centrum uwagi

Transport kolejowy odgrywa kluczową rolę w dzisiejszym społeczeństwie, zapewniając efektywne i szybkie połączenia między miastami oraz regionami. Jednakże, niekiedy zdarzają się wypadki kolejowe, które niosą za sobą poważne konsekwencje dla ludzi i mienia. Dlatego też istnieje potrzeba skutecznego badania tych wypadków i identyfikowania ich przyczyn, aby zapewnić bezpieczeństwo wszystkim pasażerom i pracownikom kolejowym. W Polsce jako Krajowy Organ Dochodzeniowy rolę pełni Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK), która odgrywa kluczową rolę w zapewnieniu bezpiecznego funkcjonowania kolejnictwa. Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych kieruje i prezentuje na zewnątrz Przewodniczący Komisji. Członkowie stali Komisji w tym Przewodniczący, Zastępcy i sekretarz komisji nie posiadają kadencyjności i są powołani do czasu przyjęcia dymisji.

PKBWK została powołana ustawowo w celu obiektywnego badania wypadków kolejowych. Jej głównym celem jest identyfikowanie przyczyn wypadków oraz formułowanie rekomendacji mających na celu poprawę bezpieczeństwa i zapobieganie przyszłym zdarzeniom. Komisja składa się z doświadczonych specjalistów, którzy posiadają wiedzę techniczną, merytoryczną, prawną oraz wieloletnie doświadczenie związane z transportem kolejowym.

Praca PKBWK obejmuje analizę różnych czynników, takich jak stan techniczny pojazdów kolejowych, infrastruktura kolejowa, działania ludzkie oraz czynniki środowiskowe. Komisja przeprowadza szczegółowe dochodzenia, zbierając i analizując dowody, przesłuchując lub wysłuchując świadków i osoby związane ze zdarzeniem, oraz korzysta z zaawansowanych technologii. Jej zadaniem jest nie tylko ustalenie, co było bezpośrednią przyczyną wypadku, ale również zidentyfikowanie czynników, które mogły do niego przyczynić się pośrednio lub systemowo.

Ważnym aspektem pracy PKBWK jest jej niezależność. Komisja działa w sposób niezależny od przedsiębiorstw kolejowych, Urzędu Transportu Kolejowego i jego Prezesa jak również innych organizacji administracyjnych, co zapewnia jej swobodę w prowadzeniu dochodzeń i formułowaniu rekomendacji. Jej celem jest unikanie uprzedzeń i nacisków, aby zapewnić obiektywne i wiarygodne rezultaty mające wpływ na poprawę bezpieczeństwa w transporcie kolejowym i drogowym.

Rekomendacje PKBWK są niezwykle cenne dla poprawy bezpieczeństwa kolejowego w Polsce i za granicą kraju. Komisja analizuje przyczyny wypadków i formułuje zalecenia dotyczące zmian w procedurach, szkoleniach, funkcjonowaniu infrastruktury oraz technologii związanych z kolejnictwem. Jej rekomendacje są szeroko respektowane przez zarządców infrastruktury kolejowej, przewoźników oraz inne zainteresowane strony. Ich celem jest zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości i minimalizacja ryzyka dla pasażerów oraz pracowników kolejowych.

Działania Komisji mają na celu też identyfikowanie zagrożeń, analizę przyczyn wypadków oraz opracowanie środków zapobiegawczych, które mają na celu minimalizowanie ryzyka i zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania kolejnictwa.

Komisja posiada szeroki zakres uprawnień i obowiązków. Jej zadania obejmują nie tylko badanie wypadków, ale także monitorowanie bezpieczeństwa kolejowego, ocenę systemów zarządzania bezpieczeństwem, analizę procedur i przepisów, a także udzielanie zaleceń dotyczących poprawy standardów i procedur.

PKBWK jest uprawniona do prowadzenia oględzin w miejscach wypadków. W ramach dochodzeń gromadzi dowody, dokonuje przesłuchiwań uczestników zdarzenia, świadków, ekspertów oraz przedstawicieli instytucji kolejowych. Komisja posiada również możliwość korzystania z pomocy innych specjalistów, takich jak eksperci techniczni, prawnicy czy inżynierowie kolejowi. Wszystko to ma na celu uzyskanie kompleksowego obrazu zdarzenia oraz zrozumienie wszystkich czynników, które mogły do niego przyczynić się.

Komisja ma prawo przeprowadzenia inspekcji w podmiotach związanych ze zdarzeniem, a uczestniczących w procesie transportu kolejowego posiada również prawo jazdy w kabinie pojazdów kolejowych z napędem.

Kluczowym uprawnieniem dla wszelkich czynności określonych min w art. 28h ustawy z dnia 28 marca 2003r o transporcie kolejowym jest dokument „Rzeczpospolita Polska” wydany przez administrację Państwową.

Wspomniany dokument jest pisany w języku polskim i angielskim ponieważ uprawnia on do uczestniczenia w pracach Komisji – Krajowego Organy Dochodzeniowego w innych krajach na terenie Unii Europejskiej.

Ważnym działaniem PKBWK jest również edukacja i świadomość społeczna. Komisja prowadzi szkolenia oraz publikuje raporty i analizy dotyczące bezpieczeństwa kolejowego. Dzięki temu społeczeństwo ma dostęp do rzetelnych informacji na temat wypadków i ich przyczyn, co przyczynia się do podniesienia świadomości i zwiększenia dbałości o bezpieczeństwo na torach.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych pełni kluczową rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa na polskich torach. Jej niezależność, dogłębne analizy i rekomendacje stanowią fundament dla poprawy procedur, infrastruktury i świadomości społecznej związanej z transportem kolejowym. Dzięki jej działaniom, kolejnictwo w Polsce staje się coraz bardziej bezpieczne dla wszystkich użytkowników, umożliwiając skuteczne i komfortowe podróże po kraju.

Podstawowym aktem prawnym (uwzględniająca przepisy i dyrektywy Unii Europejskiej) dotyczącym transportu kolejowego w Polsce jest ustawa z dnia 28 marca 2003r o transporcie kolejowym uchwalona w 2003 roku.¹ Ustawa ta implementuje akty prawa unijnego do krajowego systemu prawnego² i ma fundamentalne znaczenie dla istnienia i funkcjonowania transportu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ustawa ta z całą pewnością może uchodzić za konstytucję krajowego rynku kolejowego.

Jednym z kluczowych aktów wykonawczych do Ustawy było Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005r w sprawie katastrof i wypadków kolejowych – nowelizowane w 2007 i 2016 roku. Daty te są istotne z punktu widzenia funkcjonowania systemu kolejowego w zakresie badań okoliczności zaistnienia przyczyn zdarzeń w transporcie kolejowym.

.

Najważniejszymi „etapami” rozwoju komisji kolejowych i Krajowego Organu Dochodzeniowego jako niezależnego organu badającego przyczyny zdarzeń były:

- Etap poprzedzający funkcjonowanie PKBWK było od 2000r działanie okręgowego inspektora kolejnictwa mającego kompetencje powoływania Państwowej Komisji jako niezależnej od ówczesnych Państwowych Kolei i innych koncesjonariuszy transporty kolejowego. Komisja Państwowa powoływana była dla badania przyczyn wypadków określanych wówczas „Katastrofami” nie będącymi pod względem badania przez komisje kolejowe. Główny Inspektor Kolejnictwa z pośród okręgowych Inspektorów wyznaczał przewodniczącego PAŃSTWOWEJ Komisji który koordynował plan pracy zespołu.
- W 2003 roku ustawa z dnia 28 marca 2003r o transporcie kolejowym wprowadziła na bazie Głównego Inspektora Kolejnictwa Urząd Transportu Kolejowego kierowanego przez Prezesa. Prezes przejął rolę GIK w zakresie dochodzeń powołując Komisję Państwową - do roku 2005r miały kompetencje ustalania przyczyn zdarzenia, a od roku 2005 do 2007 rozszerzono kompetencje Komisji Państwowej o czynności ustalające winę i odpowiedzialność włącznie z nałożeniem Kary.

2. Etap drugi. Okres od 2007 roku do 2016 roku:

- Zasady funkcjonowania komisji kolejowych określone w Rozporządzeniu,
- Po zaistnieniu wypadku priorytetem jest powiadomienie służb ratowniczych,
- Powołanie Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych,
- Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych i Komisje ustalają przyczyny zdarzenia, nie ustalają winnych i nie określają kar,
- Nadzór nad komisjami kolejowymi sprawuje Przewodniczący PKBWK,

3. Etap trzeci. Okres od 2016 roku:

- Objęcie bocznic kolejowych nadzorem Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego,
- Przekazanie w kompetencje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nadzoru nad komisjami kolejowymi,
- Po zaistnieniu zdarzenia priorytetem jest zabezpieczenie miejsca zdarzenia,
- Komisje kolejowe ustalają przyczyny wypadku lub incydentu oraz końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu oraz jej kategorię,
- Brak w zapisach rozporządzenia podziału na komisje kolejowe miejscowe i zakładowe,
- Wprowadzenie zapisu o negatywnych konsekwencjach dla mienia lub środowiska, które oznacza stratę o równowartości co najmniej 3 tysięcy euro,

ZAPREZENTOWANE POWYŻEJ ZMIANY W OBOWIĄZUJĄCYCH AKTACH NORMATYWNYCH ORAZ INSTRUKCJI WEWNĘTRZNEJ IR-8 (WCZEŚNIEJ R-3) ZARZĄDCY INFRASTRUKTURY PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. MIAŁY SVOJE KONSEKWENCJE W POSTACI EWOLUCJI OKREŚLEŃ POSZCZEGÓLNYCH KATEGORII WYDARZEŃ (ZDARZEŃ) KOLEJOWYCH I ICH PODZIAŁU. TABELA NR 1 OBRAZUJE ZMIANY

JAKIE ZACHODZIŁY NA PRZESTRZENI LAT W NAZEWNICTWIE POSZCZEGÓLNYCH WYDARZEŃ KOLEJOWYCH. . FUNKCJONOWANIE KOMISJI KOLEJOWYCH W POLSCE

Najważniejszymi zmianami w krajowym prawodawstwie, mającymi fundamentalne znaczenie dla transportu kolejowego, prowadzące do obiektywnego ustalania okoliczności, przyczyn i czynników zdarzenia było:

1. Uchwalenie w 2003 roku ustawy o transporcie kolejowym,³ wdrażającej dyrektywę Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. w sprawie ustanowienia wspólnych zasad dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi;⁴
2. Utworzenie 1 czerwca 2003 r. krajowej władzy bezpieczeństwa – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (UTK) z siedzibą w Warszawie, ul. Chałubińskiego 4 – w drodze przekształcenia Głównego Inspektoratu Kolejnictwa – wynikające z wymogu implementacji prawa Unii Europejskiej do prawa krajowego, w szczególności art. 10.7 Dyrektywy 2001/12/WE oraz art. 30 i art. 31 Dyrektywy 2001/14/WE określające obowiązek ustanowienia oraz zakres podstawowych kompetencji krajowej władzy bezpieczeństwa,
3. Utworzenie 17 kwietnia 2007 roku Krajowego Organu Dochodzeniowego – Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych w wyniku implementacji dyrektywy 2004/49/WE z dnia 29 kwietnia 2004r. do prawa krajowego tworząc rozdział 5a w ustawie stanowiący o jej funkcjonowaniu.
Nowa forma ustawy dała delegację Ministrowi ds. transportu do opracowania rozporządzeń wykonawczych min stanowiących zasady pracy komisji kolejowych.
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2005 r. w sprawie katastrof i wypadków kolejowych – ustanawiało powołanie Komisji Państwowej przez Prezesa UTK bez nadzoru nad komisjami kolejowymi
 - Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 19 lutego 2007 r. w sprawie zawartości raportu z postępowania w sprawie poważnego wypadku, wypadku lub incydentu kolejowego – ustanawiało Krajowy Organ Dochodzeniowy prowadzący dochodzenia w sprawie poważnych wypadków i nadzór nad komisjami kolejowymi.
 - Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym⁵ - ustanawia nadal Krajowy Organ Dochodzeniowy, lecz nadzór nad komisjami kolejowymi sprawuje Prezes UTK

Mając na uwadze przekształcenia w zakresie ustalania okoliczności powstania wypadków należy wspomnieć o działaniach i organizację dochodzeń przed okresem działania Krajowego Organu Dochodzeniowego

Funkcjonowanie komisji kolejowych przed wejściem w życie Ustawy o transporcie kolejowym i sposób prowadzenia dochodzeń

Po zaistnieniu zdarzenia na terenie kolejowym, ustalaniem przyczyn, okoliczności i odpowiedzialnych za powstanie wypadków zajmowały się komisje kolejowe, ustanowione rozporządzeniami wykonawczymi do ustawy z roku 1960 o kolei.⁶

Były to komisje miejscowe w skład których wchodził zwierzchnicy stacji i jednostek utrzymujących infrastrukturę, pojazdy kolejowe zawiadujące również drużynami trakcyjnymi i zajmowali się zdarzeniami zaistniałymi podczas prac manewrowych. Ustalaniem przyczyn wypadków pociągowych były komisje oddziałowe składające się z kontrolerów poszczególnych służb (w owym czasie kolej była podzielona na służby). Instancją wyższą nad tymi komisjami były Komisje Dyrekcyjne (starsi kontrolerzy) rozstrzygające spory i prowadzące nadzór nad poprawnością pracy tych komisji. W przypadku powstania „katastrofy kolejowej” dochodzenie prowadził zespół ekspertów utworzony przez Dyрекcję Generalną PKP.⁷

W latach siedemdziesiątych Instrukcje o postępowaniu w sprawie wypadków i wydarzeń kolejowych (R-3) zatwierdzane były zarządzeniem Ministra Komunikacji.⁸ W latach dziewięćdziesiątych instrukcje były zatwierdzane przez Dyrektora Generalnego PKP odpowiednim zarządzeniem i stanowiły do niego załącznik.

Instrukcja o postępowaniu w sprawie wypadków i wydarzeń kolejowych (R-3) zatwierdzona zarządzeniem nr 33 Dyrektora Generalnego PKP z dnia 15 kwietnia 1993 roku określała sposób informowania o wypadkach (wydarzeniach), powoływania komisji, przeprowadzania dochodzeń, rejestracji zdarzeń oraz działalność profilaktyczną. Obowiązywała wszystkie jednostki organizacyjne PKP i jednostki innych kolei użytku publicznego, połączonych z siecią PKP lub ją współużytkujące.⁹

Aby dostrzec podstawowe różnice występujące w poprzednich stanach prawnych, należy rozpocząć rozważania od definicji używanych w instrukcji R-3, w szczególności na definicję i podział zdarzeń, nazywanych „wypadkiem”, które podzielono ze względu na skutki:

- z następstwami,
- bez następstw.

Wypadek z następstwami określono jako zdarzenie powodujące „ofiary w ludziach, uszkodzenie lub zniszczenie taboru, nawierzchni, budowli i urządzeń kolejowych oraz pociągnęło za sobą straty materialne (zderzenie, najechanie, wykolejenie itp.).”

Wypadkiem bez następstw określono „zdarzenie, które na skutek naruszenia podstawowych zasad, określonych w obowiązujących przepisach oraz regulaminach, spowodowało stan zagrożenia bezpieczeństwa ruchu.”

Wydarzeniem zaś określono zdarzenie nie kwalifikujące się do grupy wypadków, które spowodowało przerwę lub ograniczenie w ruchu pociągów.¹⁰

Ówczesne przepisy stanowiły również że komisja kolejowa powinna w przypadku niewykonania lub niewłaściwego wykonania powierzonych obowiązków pracowniczych, określić rzeczywiste straty, za które pracownik winny zaistnienia wypadku ponosi odpowiedzialność lecz pracownik nie ponosi odpowiedzialności za koszty wynikłe z przejazdem pociągu ratunkowego, zmiany organizacji ruchu, wynagrodzeń i diet, badaniem stanu technicznego pojazdów kolejowych.

Zgodnie z obowiązującą od 21 kwietnia 1993 roku Instrukcją o postępowaniu w sprawie wypadków i wydarzeń kolejowych R-3 w razie zaistnienia wypadku każdy pracownik powinien w miarę potrzeby i możliwości udzielić niezbędnej pomocy, zabezpieczyć miejsce wypadku, zgłosić o wypadku

7

9

10

właściwemu zwierzchnikowi, zaś dyżurny ruchu, który otrzymał zgłoszenie o wypadku kolejowym, powinien:¹¹

Ówczesna instrukcja o postępowaniu w sprawach wypadków i wydarzeń kolejowych określała cel stawiany wszczynanym dochodzeniom, mianowicie:

- Wszechstronne wyjaśnienie okoliczności wypadku,
- Ustalenie przyczyny wypadku,
- Ustalenie winnych i kar,
- Określenie środków zaradczych.

W toku przeprowadzanego dochodzenia należało zwracać szczególną uwagę na ustalenie podmiotów odpowiedzialnych za powstanie wypadku. Należało wyraźnie rozgraniczyć odpowiedzialność PKP od jej klientów. Szczególny nacisk położono na kategorie wypadków związanych z niewłaściwym załadunkiem przesyłek.

W zależności od okoliczności i skutków organami przeprowadzającymi dochodzenia w sprawach wypadków były:

- Komisje rejonowe (jej skład zależał od rodzaju wypadku – pociągowego lub manewrowego),
- Komisje dyrekcyjne, wyznaczane przez naczelnego dyrektora okręgu kolei państwowych,
- Komisje powołane przez inną niż PKP kolej użytku publicznego na liniach eksploatowanych przez te koleje z udziałem przedstawicieli PKP dla wypadków spowodowanych winą pracowników lub taboru PKP.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na zapis mówiący o potrzebie „zaproszenia do udziału w pracach komisji” przedstawiciela zakładu dokonującego ostatniej naprawy wagonu w przypadkach uzasadnionego podejrzenia spowodowania wypadku przez niewłaściwą jego naprawę. Przewodniczący powinien również zaprosić do udziału w pracach komisji przedstawiciela przedsiębiorstwa którego personel współpracował w transporcie kolejowym.

Organami powoływanymi po zaistnieniu zdarzenia były:¹²

1. Komisje rejonowe prowadzące dochodzenia w sprawach:
 - a. wypadków (wydarzeń) manewrowych – w ich skład wchodził: Naczelniczy sekcji, Kierownicy nadzoru liniowego służb automatyki, drogowej, (DS., ACZ, ACA, EL), zawiadowcy i naczelnicy stacji (RS lub ROSz,) gdy wypadek miał miejsce na stacji będącej siedzibą Stacji Rejonowej (ROS) oraz przedstawiciel Lokomotywowni (MD) i Wagonowni (WG) (np. MI WGI). Sprawozdanie z dochodzenia zatwierdzał bezpośredni zwierzchnik prowadzącego dochodzenie Tj. Naczelniczy Oddziałów Drogowych, Automatyki, Lokomotywowni, Wagonowni, Stacji Rejonowych (DO, AO, EO, ROS, MD, WG),
 - b. Wypadków pociągowych – w ich skład wchodził kontrolerzy służb: ruchu, automatyki, drogowej, trakcji, wagonów. Sprawozdanie z dochodzenia zatwierdzał – z upoważnienia Naczelnego Dyrektora Okręgowych Kolei Państwowych - naczelnik zarządu właściwej służby. Na polecenie
-

naczelnika zarządu wyjątkowo w komisji mógł brać udział Naczelnik Stacji Rejonowej (ROS), Naczelnik Lokomotywni (MD), Naczelnik Wagonowni (WGW),

2. Komisje dyrekcyjne – w skład których wchodził starsi kontrolerzy służb lub inni pracownicy wyznaczeni na wniosek naczelnika służby przez naczelnego dyrektora okręgowych kolei państwowych. Sprawozdanie z dochodzenia prowadzonego przez komisje dyrekcyjną zatwierdza – po uzgodnieniu przez naczelników służb – Naczelny Dyrektor Okręgowych Kolei Państwowych.

Warto zwrócić uwagę na zapis mówiący o tym, że w przypadku zaistnienia wypadku z ofiarami w ludziach lub znacznymi stratami materialnymi, na polecenie naczelnego dyrektora okręgowych kolei państwowych w komisji wypadkowej brali udział przedstawiciele służb i komórek organizacyjnych ze szczebla okręgu (komisja dyrekcyjna lub o składzie mieszanym).

Komisja biorąca udział w dochodzeniach kierować się miała następującymi zasadami:¹³

1. Ustalenia przyczyny wypadku wraz ze zbadaniem urządzeń technicznych wraz z taborem, zabezpieczeniem dokumentacji – dokonuje się komisyjnie pod przewodnictwem przedstawiciela służby przewozów posiadającego wysokie kwalifikacje i dużym doświadczeniu fachowym, wyznaczonego przez właściwe jednostki organizacyjne. Po ustaleniu przyczyn, przewodzenie komisji dochodzeniowej obejmuje przedstawiciel służby w pierwszym rzędzie odpowiedzialnej za powstanie tego wypadku a w wypadkach niezawinionych przez PKP – przedstawiciel służby, której mienie uległo uszkodzeniu albo wypadek miał miejsce na terenie działania tejże służby,
2. Przewodzącym komisji prowadzącej dochodzenie w sprawie katastrofy – poważnego wypadku a przypisanej do nadzwyczajnej **kategorii „100”** był naczelny dyrektor okręgowych kolei państwowych lub jego zastępca ds. eksploatacyjnych.

Prowadzący dochodzenie obowiązani są przeprowadzić je w taki sposób, aby wyświetlić szczegółowo wszystkie okoliczności wypadku, ustalić rzeczywiste przyczyny, które doprowadziły do wypadku oraz ustalić stopień winy bezpośrednich sprawców wypadku i tych, którzy przyczynili się lub ułatwili powstanie wypadku (brak właściwego nadzoru, niedostateczny stopień wyszkolenia itp.).

Komisja prowadzi dochodzenie wypadkowe pod kierownictwem przewodniczącego, który koordynuje działalność komisji i czuwa nad właściwym przeprowadzeniem dochodzenia. Komisja analizuje wypadek na wspólnych naradach. W razie niemożliwości osiągnięcia jednomyślnej opinii członek komisji, który ma odpowiednio uzasadnione i umotywowane zastrzeżenia, zgłasza je pisemnie do sprawozdania. W takim przypadku decyzję co do dalszego postępowania podejmuje zatwierdzający sprawozdanie, wykorzystując stanowisko przewodniczącego komisji oraz bezpośredniego zwierzchnika członka komisji zgłaszającego zastrzeżenia.

Prowadzący dochodzenie w sprawie wypadku, w razie ujawnienia nieprawidłowości nie związanych z wypadkiem, może spowodować wszczęcie odrębnego dochodzenia w tej sprawie, albo objąć tę sprawę prowadzonym dochodzeniem. W takim przypadku w sprawozdaniu z wypadku należy wyraźnie podkreślić odrębność sprawy i brak związku przyczynowego z wypadkiem.

Po wstępnym ustaleniu przyczyny wypadku, dalsze dochodzenie może prowadzić jednoosobowo przedstawiciel służby właściwej dla ustalonej przyczyny wypadku (wydarzenia). Decyzję w sprawie jednoosobowego prowadzenia dochodzenia podejmuje przewodniczący komisji w uzgodnieniu ze swoim zwierzchnikiem i z Okręgowym Inspektorem Bezpieczeństwa. W razie podjęcia decyzji o

wieloosobowym składzie komisji wypadkowej, przewodniczący komisji określa w protokole oględzin miejsca wypadku skład komisji dochodzeniowej.

W dniu 27 czerwca 1997 roku została uchwalona Ustawa o transporcie kolejowym, która zastąpiła Ustawę z 1960 roku o kolejach. Dzięki wejściu w życie, został przełamany monopol jednego przedsiębiorstwa państwowego na przewozy kolejowe. Dopuszczono do rynku zewnętrzne (w tym prywatne) podmioty, spełniające warunki określone przepisami. Podmioty te miały dać gwarancję należytego wykonywania podjętej działalności oraz być wiarygodnymi pod względem finansowym, zapewnić kompetencje zawodowe, dysponować taborom kolejowym i uzyskać koncesję na wykonywanie przewozów. Uzyskanie koncesji było uwarunkowane wykazaniem przed Ministrem Transportu i Gospodarki Morskiej spełnienia warunków do prowadzenia działalności przewozowej. Nadzorem technicznym nad eksploatacją linii kolejowych oraz bezpieczeństwem ruchu kolejowego czuwał powołany omawianą Ustawą Główny Inspektor Kolejnictwa, do zadań którego należało między innymi:

- udział w badaniach wypadków kolejowych w celu wyjaśnienia ich przyczyn,
Obecne ustawodawstwo wskazuje jako odpowiedzialnego za prawidłowy przebieg badań i ustalanie okoliczności przyczyn zaistnienia zdarzeń przez komisje kolejowe (jako niższej instancji) Prezesa UTK.

W ocenie mojej najbardziej przyjazne dla rzetelnego i właściwego ustalenia przyczyn zdarzeń były przepisy obowiązujące w tym zakresie w latach 2007 do 2016r. Był to okres nadzoru i współpracy Państwowej Komisji Badania Wypadków kolejowych z komisjami kolejowymi na podstawie odpowiednio utworzonych przepisów. Na bazie wieloletnich doświadczeń i wiedzy o funkcjonowaniu instytucji związanych z badaniem przyczyn zaistnienia zdarzeń powinniśmy skłaniać się do powrócenia zasad opisanych w **etapie drugim** z dostosowaniem przepisów do zdobytej wiedzy i doświadczenia.



mgr inż. Tadeusz Ryś

PRZEWODNICZĄCY
PAŃSTWOWA KOMISJA
BADANIA WYPADKÓW KOLEJOWYCH