

Sabina Puławska

Systemy badań wypadków w poszczególnych gałęziach transportu – porównanie z transportem kolejowym

Ze względu na wagę zagadnienia badania wypadków i zdarzeń w transporcie, Biała Księga Komisji „Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje” [1] zwróciła uwagę na potrzebę podjęcia działań związanych z właściwym prowadzeniem badań wypadków w transporcie oraz potrzebę niezbędnego w tym zakresie ustawodawstwa dla wszystkich gałęzi transportu. W konsekwencji Komisja Europejska (EC) zadecydowała 11 czerwca 2003 r. o utworzeniu Doradczej Grupy Ekspertów ds. strategii zapobiegania wypadkom w sektorze transportu [2].

Grupę tę zobligowano do prowadzenia analiz w zakresie strategii badań bezpieczeństwa. Najważniejszym osiągnięciem Grupy Ekspertów było stworzenie wspólnej europejskiej metodologii badań wypadków i incydentów w sektorze transportu, ustalonej w celu wprowadzenia ujednoliconego i stałego podejścia w tym zakresie na terenie całej UE. W metodologii przyjęto takie zasady, standardy i legislacje, jakie uznano za konieczne do prowadzenia badań bezpieczeństwa w sposób niezależny, efektywny i kompetentny.

Wystosowano również zalecenia dla Komisji dla trwających prac legislacyjnych oraz kilka sugestii do dalszych działań w poszczególnych gałęziach transportu.

Transport lotniczy

W sektorze lotnictwa obowiązuje dyrektywa 94/56 *Założenia podstawowych zasad rządzących badaniami wypadków i wydarzeń w lotnictwie cywilnym*. Od 1991 r. odpowiedzialne za bezpieczeństwo władze prowadzą koordynację działań i regularne spotkania.

W grudniu 2004 r. Lotnicza Grupa Robocza wystąpiła obszerny kwestionariusz do państw członkowskich, w wyniku czego otrzymano szczegółowe odpowiedzi z 23 państw. Na początku 2006 r. Komisja wszczęła procedurę dla wewnętrznego sposobu oceny poziomu zastosowania dyrektyw 94/56 i 2003/42. Zadanie to zostało poparte zaleceniami Grupy Ekspertów.

Sytuacja obecna

Informacje zebrane pośród państw członkowskich potwierdzają występowanie następujących kwestii wynikających w odniesieniu do badań bezpieczeństwa nad wypadkami i incydentami w transporcie lotniczym:

- trudności i napięcia między badaniami bezpieczeństwa i dochodzeniami sądowymi;
- zagadnienia związane z publikowaniem sprawozdań bezpieczeństwa odnoszących się do wypadków i incydentów lotniczych;
- brak uzupełnień w systemie dla zaleceń bezpieczeństwa w większości państw członkowskich oraz fakt nadmiernej uciążliwości obecnych uwarunkowań, co często jest przyczyną opóźnień badań bezpieczeństwa wielu poważnych wypadków czy incydentów lotniczych;

- zidentyfikowano potrzebę, szczególnie w przypadku mniejszych państw członkowskich, uruchomienia szkoleń dla osób przeprowadzających badania oraz skoordynowanie szkoleń z obecnymi standardami szkoleń.

Zalecenia do Komisji

W rezultacie zaleca się Komisji:

- 1) poddać analizie dyrektywę 94/56 w odniesieniu do pozycji państw członkowskich względem żądań o informacje Grupy Ekspertów, np. nt. relacji z postępowaniami sądowymi, ochroną poufnych aspektów dochodzeń, możliwości wyboru zdarzeń poddawanych badaniu;
- 2) rozważyć, czy Memorandum Porozumienia między jednostkami badań wypadków a Prokuraturą Generalną w Wielkiej Brytanii mogłyby zostać użyte jako model dla inicjatywy europejskiej w rozwiązywaniu aktualnych trudności występujących nad badaniami bezpieczeństwa i dochodzeniami sądowymi;
- 3) wprowadzić prawną ochronę dla ujawniania poufnych dokumentów wyszczególnionych w rozdziale 5.12 aneksu 13 Konwencji z Chicago;
- 4) wprowadzić wymagania prawne wprowadzających przejrzystość w stosunku do oficjalnych odpowiedzi na zalecenia bezpieczeństwa i ich realizacji; Komisja powinna zainicjować ustanowienie europejskiej bazy danych zaleceń bezpieczeństwa dla sektora lotniczego;
- 5) uznać formalnie rolę koordynacji Działu Badań Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego w kontekście europejskim.

Ekspersi ds. bezpieczeństwa w transporcie lotniczym zidentyfikowali potrzebę stworzenia bardziej rozwiniętej struktury koordynacji Działów Badań Bezpieczeństwa, zajmujących się wypadkami lotniczymi na poziomie europejskim w świetle istniejącej koordynacji fora oraz postanowień Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Ruchu Lotniczego.

Transport wodny

Dla tej gałęzi transportu także powołano grupę roboczą, która prowadziła prace z konsultacji sekcją wypadków morskich Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Żeglugi Morskiej.

Sytuacja obecna

W początkowej, roboczej fazie prac dokonano analizy praktyk prowadzenia badań wypadków w transporcie wodnym wśród państw członkowskich i zidentyfikowano następujące kwestie:

- w niektórych przypadkach wystąpiła niechęć do publikowania wyników dochodzeń;
- części z przeprowadzonych badań bezpieczeństwa nie przyznano odpowiedniego priorytetu, bądź prowadzono je nierozłącznie z dochodzeniami sądowymi, których celem było określenie winy lub odpowiedzialności oraz wydanie odpowiedzialnej opinii;
- w przypadku wystąpienia na skutek wypadku szkody dla środowiska, część państw nie stosowała rozróżnienia między działaniami

niami umyślnymi a wypadkami właściwymi; znaczyło to, że te określone wydarzenia zostały potraktowane jako przestępstwa, nie wypadki, które powinny zostać zbadane w celu ustalenia konkretnych przyczyn ich wystąpienia; podejście to spowodowało brak kooperacji między dochodzeniami w celu pełnego zrozumienia przyczyn i okoliczności zdarzenia;

- priorytet w zbieraniu i analizowaniu dowodów często przyznawano dochodzeniom sądowym bądź cywilnym, a nie badaniom bezpieczeństwa, których podstawowym celem było wystosowanie zaleceń, dających możliwość zapobiegania powtórnyemu zdarzeniu tego typu;
- świadkom zdarzenia nie zapewniono odpowiedniej ochrony przed wykorzystaniem zeznań w postępowaniu karnym, co spowodowało zniechęcenie do udzielania koniecznych informacji i uniemożliwiło określenie prawdziwych okoliczności i przyczyn wydarzenia;
- brak współpracy podczas badań pomiędzy poszczególnymi państwami członkowskimi.

Zalecenia do Komisji

W celu zapewnienia większego bezpieczeństwa zaleca się prowadzenie badań wypadków w transporcie we wszystkich państwach członkowskich. Grupa robocza zaleca Komisji kontynuację działań poprzez stworzenie przepisów dotyczących badań wypadków w transporcie wodnym, obejmujących następujące zasady:

- 1) państwowe przepisy będą wymagać, aby każdorazowe zaistnienie wypadku w transporcie wodnym zostało bezzwłocznie zgłoszone bezpośrednio do Działu Badań Bezpieczeństwa;
- 2) w dodatku do zasady mówiącej, iż Dział Badań Bezpieczeństwa jest uprawniony do wyboru zdarzeń poddawanych badaniu, konieczne jest, aby wypadki najcięższe zawsze temu badaniu zostały poddane; badania te powinny zostać przeprowadzone do poziomu, który pozwoli wystosowanie odpowiednich zaleceń bezpieczeństwa i wyciągnięcie odpowiednich wniosków na przyszłość;
- 3) świadkowie, bądź osoby zamieszane w wypadek powinny być chronione przed oskarżeniem czy karą więzienia;
- 4) szczególną uwagę należy przykładać na wpływ czynnika ludzkiego w zaistniałym wypadku;
- 5) Komisja Europejska i państwo członkowskie UE powinny poprzez rewizję Kodu IMO w badaniach, a w szczególności aspekty poruszające kwestię współpracy poszczególnymi jednostkami zajmującymi się wypadkami;
- 6) Europejska Morska Agencja Bezpieczeństwa (EMSA) powinna zostać zachęcona do stworzenia bazy danych wypadków, ale nie powinna mieć żadnego wpływu na narodowe Działy Badań Bezpieczeństwa;
- 7) największy priorytet powinien zostać przyznany efektywnemu wprowadzaniu obowiązkowych instrumentów IMO przez wszystkie kraje członkowskie UE.

Transport drogowy

W raporcie grupy roboczej zawarto listę 34 uwag, wniosków i zaleceń w sprawie poprawy bezpieczeństwa na szczeblach krajowych i międzynarodowych.

Sytuacja obecna

Grupa ekspertów dokonała porównania między badaniami bezpieczeństwa w transporcie drogowym a działaniami w innych sektorach transportu. Wynikiem tego są następujące wnioski:

- pomimo faktu, że ogromna większość ofiar transportu to konsekwencja wypadków drogowych, nie ma żadnych ustaw na poziomie europejskim odnoszących się do badań wypadków drogowych, jak ma to miejsce w pozostałych sektorach transportu;
- za bardziej bezpieczne uważane są te gałęzie transportu, gdzie wypadki i incydenty są badane bardziej wnikliwie i przez dłuższy okres;
- brak jest proporcji między systematycznymi badaniami wypadków i incydentów a ich ogromną liczbą; z tego też powodu za podstawę skutecznego systemu badań bezpieczeństwa w transporcie drogowym uważa się alternatywne formy badań nad wypadkami na każdym poziomie:
 - zbiór podstawowych statystycznych danych,
 - pośrednie dochodzenia policyjne; dochodzenia firm ubezpieczeniowych czy władz drogowych,
 - szczegółowe badania bezpieczeństwa miarodajnej próby wypadków,
 - doraźne badania bezpieczeństwa w wyjątkowych okolicznościach.

Największą wartość dla poprawy poziomu bezpieczeństwa w sektorze drogowym niosą zarówno szczegółowe, jak i doraźne badania wypadków, podczas gdy pozostałe dochodzenia przeprowadza się w innych celach.

Zalecenia do Komisji

Podczas analizy różnych zagadnień służących poprawie bezpieczeństwa w transporcie drogowym wystosowano następujące zalecenia do Komisji Europejskiej:

- 1) komisja powinna zainicjować szeroki zakres konsultacji na różnych poziomach (polityczny, techniczny ...), uwzględniając stworzenie odpowiednich regulacji prawnych;
- 2) w dodatku do zbioru podstawowych statystycznych danych czy dochodzeń prowadzonych przez służby drogowe i policyjne zaleca się przeprowadzanie szczegółowych badań przyczyn i okoliczności reprezentatywnej liczby wypadków w sposób systematyczny i ciągły; Komisja będzie popierać następujące działania w krajach członkowskich:
 - oprócz badań bezpieczeństwa śmiertelnych wypadków drogowych, należy badać również wypadki skutkujące stratami materialnymi oraz miejsca powtarzających się zdarzeń z uwagi na wiążący się z nimi wysoki stopień ryzyka wystąpienia ciężkich wypadków w przyszłości,
 - badania szczegółowe powinny zostać uznane za priorytet jako realne i efektywne środki zaradcze,
- 3) konieczne jest wprowadzenie specjalnych, doraźnych badań bezpieczeństwa wypadków w znaczeniu ogólnoeuropejskim zarówno z powodu ogromnej liczby ofiar, jak i wiedzy jaką można dzięki nim uzyskać;
- 4) w każdym z krajów członkowskich powinny zostać utworzone Działy Badań Bezpieczeństwa w transporcie drogowym, odpowiedzialne przynajmniej za szczegółowe badania bezpieczeństwa i/albo specjalne badania bezpieczeństwa najcięższych wypadków i incydentów drogowych;
- 5) zaleca się Komisji Europejskiej wprowadzenie obszernej debaty w celu rozwijania mechanizmów i narzędzi służących wymianie najefektywniejszych doświadczeń w kwestii badań bezpieczeństwa; Komisja powinna w tym celu ostrożnie zanalizować możliwości kontynuacji i rozwoju prac nad projektem badań SafetyNet8.

Transport kolejowy

W kwietniu 2004 r. została przyjęta przez Parlament i Radę Europejską – jako część drugiego pakietu kolejowego – dyrektywa 2004/49 dotycząca bezpieczeństwa kolei. Dyrektywa ta zakłada przejrzyste i czytywne podstawy prawne regulujące aspekty bezpieczeństwa kolei europejskich, zawiera również postanowienia odnoszące się do badań wypadków kolejowych oraz utworzenia niezależnych krajowych jednostek odpowiedzialnych za prowadzenie tych badań. W drugim pakiecie kolejowym zawarto również rozporządzenie 881/2004/EC powołującą Europejską Agencję Kolejową.

W odniesieniu do badań wypadków kolejowych jednostki badawcze są zobowiązane do prowadzenia aktywnej wymiany opinii i doświadczeń w celu rozwijania jednolitej metody badań i przyswajania wspólnych zasad przy tworzeniu kolejnych zaleceń bezpieczeństwa. Agencja powinna zorganizować i ułatwić współpracę pomiędzy narodowymi służbami bezpieczeństwa i jednostkami prowadzącymi dochodzenia, jak również ogólnie określić zadania narodowych organów badających wypadki kolejowe i sporządzenie raportów końcowych z przeprowadzonych badań.

Grupa robocza badań wypadków kolejowych przeprowadziła szczegółową analizę przepisów dyrektywy 2004/49/EC oraz przygotowała kwestionariusz, który został wystany organom badającym wypadki kolejowe w całej Europie (z uwzględnieniem Norwegii). Na podstawie przeprowadzonych analiz i odpowiedzi w ankietach zidentyfikowano zarówno pozytywne obszary działań, jak i główne obawy. Wprowadzanie wytycznych do przepisów dyrektywy 2004/49/EC, związanej z badaniami wypadków, powinno uwzględniać takie zagadnienia, jak: współpraca między organami zajmującymi się badaniem wypadków, relacje z dochodzeniami sądowymi oraz kwestię ułatwienia i wsparcia pracy Europejskiej Agencji Kolejowej.

Zalecenia do Komisji

Wystosowano następujące ważne zalecenia związane z badaniami bezpieczeństwa w transporcie kolejowym:

- 1) Europejska Agencja Kolejowa powinna zanalizować wspólnie z organami ds. dochodzeń powypadkowych sprawę szkoleń specjalistów;
- 2) organa te powinny zanalizować, przy poparciu Europejskiej Agencji Kolejowej, jak badania bezpieczeństwa przeprowadzone przez przedsiębiorstwa kolejowe i/albo zarządców infrastruktury w państwach członkowskich można odnieść do ich potrzeb;
- 3) organa ds. dochodzeń powinny stworzyć bezpośrednie związki, przy wsparciu Europejskiej Agencji Kolejowej, w celu wymiany informacji i organizacji wspólnych seminariów;
- 4) Europejska Agencja Kolejowa powinna w formie biuletynów dostarczać zorganizowaną informację nt. bezpieczeństwa;
- 5) organa ds. dochodzeń, przy wsparciu Komisji i Europejskiej Agencji Kolejowej, powinny zanalizować praktyki działań przy realizowaniu artykułu 20 dyrektywy o bezpieczeństwie kolei oraz jak uniknąć potencjalnych konfliktów z innymi organami prowadzącymi dochodzenia; dla przykładu, jak ustanowić jasne krajowe przepisy rozróżniające zadania organów ds. dochodzeń od pozostałych krajowych organów dochodzeniowych, takich jak policja czy Dział Badań Bezpieczeństwa, zawierając warunki określające priorytet dla jednego z organów i innych działań tak, aby najlepiej służyć interesowi publicznemu;
- 6) Komisja Europejska zanalizuje, jakie postanowienia należy wprowadzić, by umożliwić organom ds. dochodzeń jednego

kraju pozyskanie informacji na temat przedsięwzięć w innym kraju do celów badań wypadków;

- 7) Europejska Agencja Kolejowa określi sposób wymiany informacji między organami ds. dochodzeń dotyczących badań związanych z innym transportem szynowym – tramwaje i metro;
- 8) organa ds. dochodzeń wraz z Komisją, przy wsparciu Europejskiej Agencji Kolejowej, zanalizują praktyki wprowadzania w życie artykułu 22 dyrektywy o bezpieczeństwie kolei europejskiej, sprawdzając czy osiągnięto wystarczającą przejrzystość, która nie zagraża samym badaniom, czy też wymaganiom Europejskiej Konwencji Praw Człowieka; kwestie te powinien rozwijać praktyczny poradnik;
- 9) organa ds. dochodzeń powinny stworzyć wraz z Komisją i poparciem Europejskiej Agencji Kolejowej wspólne i publiczne wytyczne do interpretacji artykułu 25 europejskiej dyrektywy o bezpieczeństwie kolei odnośnie wypełniania zaleceń;
- 10) organa ds. dochodzeń, przy poparciu Europejskiej Agencji Kolejowej, rozwiną wspólną interpretację artykułu 3 europejskiej dyrektywy o bezpieczeństwie kolei, wprowadzającego limit 2 mln euro (w definicji poważnego wypadku) dotyczących kosztów bezpośrednich, nie pośrednich;
- 11) Europejska Agencja Kolejowa wraz z organami ds. dochodzeń będą kontynuować analizę działań organów ds. dochodzeń oraz, wspólnie z Komisją, wprowadzanie w życie europejskiej dyrektywy o bezpieczeństwie kolei w celu stworzenia jednolitych podstaw;
- 12) organ ds. dochodzeń powinien zaprosić organa ds. dochodzeń innego kraju do uczestnictwa w badaniu w razie wystąpienia potrzeby; w przypadku działań międzynarodowych odpowiedni organ ds. dochodzeń powinien sporządzić porozumienie dotyczące współpracy zanim potwierdzi warunki przeprowadzania takiego badania;
- 13) Europejska Agencja Kolejowa powinna towarzyszyć organom ds. dochodzeń w zdobywaniu wiedzy na temat pozostałych gałęzi transportu (np. badania wypadków w transporcie lotniczym czy morskim).

Transport rurociągowy

Wobec wyczerpujących statystyk sporządzonych przez gazowy i paliwowy przemysł w UE, które zawierają analizę przyczynową, grupa robocza transportu rurociągowego zdecydowała skupić się na zapobieganiu wypadkom obejmującym rurociągi paliwowe na lądzie i rurociągi transmisji gazu o przepustowości powyżej 16 barg. Rurociągi substancji chemicznych nie zostały uwzględnione. Termin bezpieczeństwa obejmuje szkody w ludziach, majątku i środowisku.

Sytuacja obecna

Regulacje prawne dotyczące transportu rurociągowego są znacząco zróżnicowane w poszczególnych krajach członkowskich – od bardzo obszernych, po prawie nieistniejące. Nie ma jednakże żadnych informacji, które określałyby wpływ przepisów na bezpieczeństwo. Samoregulacja wypełniła w wielu przypadkach luki w ustawodawstwie państwowym, szczególnie, gdzie brak jest jakichkolwiek uregulowań.

■ Główną przyczyną wypadków jest ingerencja strony trzeciej.

Samoregulacja przemysłu nie może w pełni zabezpieczyć od ingerencji strony trzeciej. Operatorzy rurociągu mogą podejmować działania służące rozwiązaniu problemu ingerencji strony trzeciej poprzez nadzór i systemy kontroli, jednak duża część działalności

odbywa się w pobliżu rurociągów, co już nie podlega ich kontroli. Dlatego też jednostka nadzorująca musi ponieść część odpowiedzialności przez odpowiednią regulację i kontrolę takiej działalności, w szczególności w przypadku rozkopywania.

■ Samoregulacja jest udowodnionym, wartościowym sposobem podejścia.

Wszelkie regulacje prawne mające na celu wzrost poziomu bezpieczeństwa w transporcie rurociągowym powinny zostać stworzone na podstawie dokonań sektora i mechanizmach samoregulacji, jaka jest istotnie i prawdziwie efektywna. Brak jest możliwości oceny czy może to przynieść efekt odwrotny do zamierzonego. Odpowiednia legislacja i regulacja powinna skupić się wprowadzeniu ułatwień dla tych, którzy posiadają kompetentny, wysoki stopień samoregulacji.

■ Efektywne Zintegrowane Systemy Zarządzania Rurociągami (PIMS) jako podstawa.

PIMS jest odzwierciedleniem najlepszej praktyki w całej Europie i pokrywa on wszystkie aspekty operacji, utrzymania, kompleksowe zarządzanie systemem i rozwój połączeń źródeł gazu w Europie. Uwzględnia również izolację sieci przesyłowej gazu nieodgazolinowanego, gazu ciekłego z dużą zawartością siarki, gazu ulatniającego się, LPG z sieci magazynowej. Definicja systemu przesyłu gazu obejmuje nie tylko rurociągi, ale również dodatkowe instalacje i wyposażenie, takie jak: przewody elastyczne, połączone instalacje, kompresory, skrubery, stacje pomiaru ciśnienia i regulatory objętościowe.

■ Występuje potrzeba do zwiększenia kontroli sytuacji związanych z ingerencją strony trzeciej.

Stworzenie prawodawstwa unijnego, mającego na celu ograniczenie wpływu osób trzecich, przyniosłoby ogromną korzyść zakładom energetycznym, telekomunikacyjnym czy wodociągowym. Przemysł podejmuje konieczne działania przy projektowaniu, utrzymaniu i kontroli rurociągu, w celu zminimalizowania ingerencji stron trzecich i ich konsekwencji. Brak jest jednak odpowiednich władz i regulacji kontrolujących te działania, konieczne jest zatem objęcie tej roli przez władze i instytucje publiczne.

Zalecenia do Komisji

- 1) rozwijać Efektywne Zintegrowane Systemy Zarządzania Rurociągami (PIMS);
- 2) regulacja i legislacja powinna skupić się na ograniczeniu ingerencji stron trzecich;
- 3) regulacje europejskie powinny określać konieczny zasięg odpowiedzialności:
 - operatorzy rurociągowi powinni posiadać zintegrowany system zarządzania rurociągami, który pozwala na identyfikację ryzyka i stałą kontrolę,
 - władze państwowe powinny być odpowiedzialne za ustanowienie realnych celów dla transportu rurociągowego prowadzących do zmniejszenia ilości sytuacji sprzyjających ingerencjom zewnętrznym oraz zapewniających wymierne korzyści wyptywające po wprowadzeniu tych regulacji.

Wnioski ogólne

1. Grupa Ekspertów kładzie nacisk na znaczenie wytycznych metodologii dla przyszłych państwowych, jak i europejskich działań. Powinien zostać wprowadzony priorytet dla badań bezpieczeństwa nad pozostałymi dochodzeniami. Na przykład świadkowie ważni dla badań bezpieczeństwa powinni korzystać z wysokiego stopnia ochrony od postępowań cywilnych i karnych.

2. Uważa się, że występuje ogromna potrzeba stworzenia europejskiej współpracy w kwestii spraw badań bezpieczeństwa, a w szczególności współpracy z europejskimi agencjami bezpieczeństwa a innymi organami odpowiedzialnymi za bezpieczeństwo na krajowym i międzynarodowym szczeblu. Grupa Ekspertów proponuje utworzenie w tym celu organów w poszczególnych sektorach, które będą odpowiedzialne za zarządzanie działami badań bezpieczeństwa. Przewiduje się wysoki potencjał tych organów przy następujących działaniach:

- wprowadzanie i standaryzacja współpracy i wymiany poglądów;
- rozwijanie i koordynacja rozmów pośród międzynarodowych i europejskich organizacji (czy jednostek);
- tworzenie wspólnej bazy danych, gromadzenie ujednoliconych danych oraz prowadzenie regularnej wymiany doświadczeń;
- rozwijanie standardów szkoleń i oferowanie szkoleń specjalistycznych;
- poprawa i standaryzacja warunków do współpracy w badaniach wypadków i określenie ewentualnych jej kosztów;
- promowanie równego dostępu do dokumentacji i wiedzy specjalistycznej;
- kontynuowanie międzygałęziowej wymiany poglądów i wiedzy specjalistycznej.

3. Grupa Ekspertów postrzega inicjatywę Komisji do stworzenia tych grup jako korzystne działanie również w aspekcie konsultacji i wymiany poglądów pomiędzy ekspertami z różnych sektorów transportu. Doświadczenie to zatem powinno zostać przeniesione również do pozostałych gałęzi. Uważa się, że ekspertyzy badań bezpieczeństwa w Unii Europejskiej nie są wykonywane w odpowiedni i kompetentny sposób. Dlatego też konieczne jest rozpowszechnianie wiedzy specjalistycznej oraz systematyczne konsultacje pomiędzy ekspertami zarówno podczas prac nad ustawami dotyczącymi bezpieczeństwa w transporcie, jak i podczas wprowadzania tych wymagań.

4. W celu ułatwienia dostępu do informacji, Grupa Ekspertów zaleca Komisji powołanie stron badań bezpieczeństwa, które zinterpretują i opublikują obecny Końcowy Raport Doradczej Grupy Ekspertów Komisji ds. strategii zapobiegania wypadkom w transporcie. Grupa Ekspertów uważa również za konieczne, aby Komisja na przestrzeni kolejnych dwóch lat podejmowała działania służące rozwijaniu inicjatyw bazujących na pracy tej grupy roboczej. □

Literatura

- [1] Biała Księga Komisji *Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje*. COM (2001) 370.
- [2] *Final Report of the Group of Experts to Advise the Commission on a Strategy to Deal with Accidents In the Transport Sector 2004–2006*. 3 July 2006.
- [3] *European methodology for safety investigation of accidents and incidents in the transport sector*. Group of Experts to advise the Commission on a strategy to deal with accidents in the transport sector. 3 July 2006.

Autorka

mgr inż Sabina Puławska

Katedra Systemów Transportowych

Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi