

Sabina Puławska

Europejska metodologia badań wypadków i incydentów w transporcie

Ze względu na wagę zagadnienia badania wypadków i zdarzeń w transporcie, w Białej Księdze Komisji „Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje” [1] zwrócono 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 11 czerwca 2003 r. Komisja Europejska zdecydowała o utworzeniu Doradczej Grupy Ekspertów ds. strategii zapobiegania wypadkom w sektorze transportu [2]. Grupa ta została zobligowana do prowadzenia analiz w zakresie strategii badań bezpieczeństwa. W tfs 7-8/2008 przedstawiono prace nad systemami badań wypadków w poszczególnych gałęziach transportu [6].

8 grudnia 2004 r. odbyło się spotkanie, na którym członkowie Grupy podjęli decyzję o powołaniu Grupy Ekspertów do spraw Metodologii [3]. 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 dotyczące trwających prac legislacyjnych oraz kilka sugestii do dalszych działań w poszczególnych gałęziach transportu.

Przedstawione definicje i wskazówki opracowane przez Grupę Ekspertów miały w założeniu być wskazówkami źródłowymi dla unijnych i narodowych organów ustawodawczych i administracyjnych, podejmujących działania w zakresie badań wypadków w transporcie [14]. Prawo unijne i narodowe, które związane jest z bezpieczeństwem, powinno przykładać należytą uwagę do tych wytycznych tak, aby umożliwić prowadzenie niezależnych, efektywnych i kompetentnych badań wypadków.

Przy prowadzeniu badań wyróżniono następujące ważne elementy:

- definicja wypadku i incydentu
- działy badań bezpieczeństwa
- niezależność działań badań bezpieczeństwa
- związek między badaniami wypadków a przestępczością i innymi badaniami społecznymi
- współpraca między działaniami badań bezpieczeństwa
- władze ds. dochodzeń
- wybór badań
- proces przeprowadzania badań
- zabezpieczenia dowodów
- postępowanie z pracownikami biorącymi udział w wypadkach lub incydentach
- raporty bezpieczeństwa i zalecenia

- dostęp do wyników badań
- współpraca
- zasięg Unii Europejskiej.

Definicja wypadku i incydentu

Wypadek w transporcie to nieprzewidziane zdarzenie, w którym bierze udział środek transportu (statek powietrzny, pojazd drogowy, statek, pociąg bądź rurociąg), które bezpośrednio prowadzi do jednego bądź kilku ciężkich konsekwencji, obejmujących np. obrażenia lub śmierć osoby, straty lub zniszczenia środka transportu lub innych dóbr, szkody dla środowiska naturalnego.

Incydent w transporcie to zdarzenie bez poważnych konsekwencji, ale posiadające potencjał aby być wypadkiem.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych

Kraje członkowskie powinny powołać jeden bądź więcej organów nadzorujących badania wypadków i incydentów w transporcie tak, aby określić okoliczności i przyczyny oraz kwestie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, a także wskazać inne, istotne wnioski prowadzące do wzrostu poziomu bezpieczeństwa.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny posiadać nieograniczoną możliwość wykonywania swoich przedsięwzięć oraz prawo i środki do prowadzenia badań i wypełniania swoich zadań w sposób niezależny, efektywny i kompetentny.

Niezależność, efektywność i kompetencja organów ds. dochodzeń powypadkowych

Środki i struktury organizacyjne organów ds. dochodzeń powypadkowych powinny umożliwiać tym jednostkom niezależne i efektywne prowadzenie badań, co prowadzić powinno do zwiększenia bezpieczeństwa w transporcie na obszarze UE w myśl istniejących wytycznych. W związku z tym szczególną wagę powinno się przykładać do wszystkich zadań zawartych w wytycznych, z uwzględnieniem współpracy pomiędzy różnymi organami.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny mieć możliwość, by radzić się, wyznaczyć albo włączyć do swoich dochodzeń każdego, kogo uzna za odpowiedniego, do wypełnienia odpowiednich zadań.

Niezależność

Organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny być powołane trwale, a swoje zadania wypełniać bezstronnie. Organom tym powinna zostać zapewniona funkcjonalna, finansowa i prawna niezależność od jakiegokolwiek innej instytucji, organu czy osób trzecich. Organa te powinny być w szczególności niezależne od władz odpowiedzialnych za ustanawianie i egzekwowanie wymagań dotyczących bezpieczeństwa, jakie są wymagane w sektorze transportu. Organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny zapewniać swoim pracownikom zarówno niezależność i bezstronność, jak również dostęp do wiedzy i umiejętności z zewnątrz.

Efektywność i kompetencja

Badania bezpieczeństwa powinny być prowadzone przez osoby

o najwyższych możliwych kompetencjach. Rekrutacja i szkolenia badających, jak również wykorzystywanie umiejętności i wiedzy z zewnątrz, powinno gwarantować efektywność i skuteczność organów ds. dochodzeń powypadkowych.

Związek między badaniami wypadków a przestępczością i innymi badaniami społecznymi

Głównym celem badań bezpieczeństwa jest zwiększenie poziomu bezpieczeństwa w zakresie transportu. Cel ten powinien zostać osiągnięty poprzez eliminację okoliczności i przyczyn wypadków i incydentów, a w koniecznych przypadkach wydawanie zleceń w sprawie bezpieczeństwa.

Występuje jednak szczególnie problem związany z priorytetem przyznanym śledztwom prowadzonym w innych celach, którymi są nie tylko poprawa bezpieczeństwa czy oskarżenia kryminalne, ale również stan zdrowia społeczeństwa czy bezpieczeństwo narodowe. Ustalona najważniejsza grupa dochodzeniowa musi mieć na uwadze nie tylko zabezpieczenie dowodów, ale również konieczność działania w taki sposób, aby osiągnąć wyniki ważne dla każdego celu. Uważa się, że leży w interesie publicznym, aby zdarzenia, które nie posiadają wyraźnych dowodów na wystąpienie poważnego przestępstwa, były poddane najpierw badaniom bezpieczeństwa.

Jednakże przyznanie priorytetu badaniom bezpieczeństwa nie powinno utrudniać prowadzenia innych dochodzeń. Organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny niezwłocznie określić zakres swoich działań w dochodzeniu. W niektórych przypadkach organ może się zrzec swojego priorytetu w prowadzeniu badań.

Kiedy dochodzenie prowadzi inna jednostka, organ ds. dochodzeń powypadkowych może otworzyć również swoje badanie, aby uzyskać wyniki w celach bezpieczeństwa. W takich przypadkach organom powinien zostać zapewniony dostęp do możliwych dowodów czy odkryć na tym samym poziomie co jednostka dochodzeniowa główna i możliwość wykorzystania tych dowodów bez ograniczeń.

Z uwagi na powyższe wskazówki, każdy kraj członkowski zobowiązany jest przyswoić jasno i efektywnie te zasady tak, aby zdefiniować podział zadań i minimalny poziom współpracy pomiędzy organami ds. dochodzeń powypadkowych a pozostałymi jednostkami mogącymi prowadzić dochodzenia. W szczególności jasno odróżnione od badań bezpieczeństwa powinny być dochodzenia prowadzone w celu określenia odpowiedzialności prawnej przed jednostki policyjne bądź sądowe. O relacjach jednostek dochodzeniowych powinien stanowić kodeks postępowania. Reguły powinny również odnosić się do kwestii odzyskania zwłok.

Współpraca pomiędzy różnymi jednostkami badawczymi ds. bezpieczeństwa

Jednostki badawcze ds. bezpieczeństwa powinny posiadać możliwość badania wypadków i incydentów, jakie mają miejsce na ustalonym terytorium/wodach terytorialnych krajów członkowskich. Może jednak nastąpić przekazanie dochodzenia organom ds. dochodzeń powypadkowych innego państwa – albo innej jednostce zależnie od okoliczności – pod warunkiem, że zapewni to niezależne dochodzenie z wykorzystaniem odpowiedniej wiedzy specjalistycznej i w zadowalającej ramie czasu.

Jednostka badawcza ds. bezpieczeństwa państwa rejestracji środka transportu, jak również kraj zarejestrowanego operatora transportowego może dołączyć się do śledztwa w sposób nie-

ograniczony bądź wystosować prośbę, by przejąć je w całości lub częściowo.

Może również wszcząć badania bezpieczeństwa w przypadku niewystępowania innego dochodzenia. Organ ds. dochodzeń powypadkowych, który w dalszej kolejności przystępuje do badań, będzie musiał uznać zwierzchnictwo tego organu lub jednostki, który prowadzi dochodzenie. Udział w dochodzeniu może zostać przyznany innym organom ds. dochodzeń powypadkowych, w miarę możliwości zgodnie z ich określonym zainteresowaniem.

Z uwagi na te wskazówki, każdy kraj członkowski zobowiązany jest przyswoić jasno i efektywnie te zasady tak, aby zdefiniować podział zadań i minimalny poziom współpracy pomiędzy organami ds. dochodzeń powypadkowych różnych sektorów bądź narodowości, biorąc pod uwagę następujące kwestie: deklaracja podziału zadań, prawa i zobowiązania wyznaczonych ekspertów, ich identyfikacja w każdej chwili podczas badania bezpieczeństwa, opcjonalnej pomocy oraz ich możliwe wynagrodzenie. Organa ds. dochodzeń powypadkowych mogą utworzyć kodeks postępowania, żeby zdefiniować szczegóły tych relacji.

Władza w zakresie dochodzeń

Oprócz badań nad okolicznościami i przyczynami, organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny posiadać możliwość, by zbadać, gdzie i w jaki sposób uporano się z bezpośrednimi konsekwencjami wypadku albo incydentu i jego następstwami.

Wszystkie jednostki uprawnione powinny mieć jednoznacznie określone obowiązki oraz dysponować odpowiednim systemem informacyjnym w celu bezzwłocznego poinformowania organu ds. dochodzeń powypadkowych o wystąpieniu zdarzenia.

W przypadku, gdzie pierwszeństwo do badań ma organ ds. dochodzeń powypadkowych, upoważnia go to do skontrolowania miejsca zdarzenia i zebrania dowodów samodzielnie. Organ ds. dochodzeń powypadkowych może również zwrócić się w tym celu z prośbą do innych publicznych władz, czy instytucji. Organ będzie mógł pozyskać konieczne dowody, pod warunkiem, że nie blokuje to dostępu do tego samego dowodu śledztwom do innych celów lub analizy tego dowodu w odpowiedniej drodze. Poprzez pozyskiwanie dowodów rozumie się również prawo do przesłuchania świadków, analizę wraku, pobranie próbek, czy nagrań elektronicznych, sekcje zwłok.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych powinny mieć możliwość dostępu do informacji innych władz, czy instytucji publicznych, bądź związanych osób trzecich. Powinny również otrzymać natychmiastowy dostęp do zebranych w celach innych niż bezpieczeństwo dowodów.

Współpraca publiczna z organami ds. dochodzeń powinna być określona, a jej utrudnianie bądź wstrzymanie usankcjonowane prawnie. Państwa członkowskie powinny zaakceptować jasne i efektywne zasady przyznające organom wszystkie konieczne uprawnienia umożliwiające im wypełnianie swoich obowiązków.

Wybór badań

Główną zasadą postępowania organów ds. dochodzeń powypadkowych będzie wolny wybór, które wypadki i incydenty zostaną poddane badaniu oraz w jakim zakresie.

Z wyjątkiem przypadków lub zaleceń określonych prawem międzynarodowym albo państwowym, organa ds. dochodzeń powypadkowych będą mogły w sposób wolny i samodzielny decy-

dować o wszczęciu dochodzenia. Głównym kryterium wyboru powinna być ocena stopnia, w jakim lekcja lub zalecenie w zakresie bezpieczeństwa może być wyprowadzone z przestudiowania wypadku lub incydentu oraz stopnia, w jakim według opinii organu, bezpieczeństwo w transporcie może być poprawione.

Badania bezpieczeństwa wypadków, czy incydentów potencjalnie związanych z błędem systemów bezpieczeństwa będą traktowane priorytetowo.

Kryteria selekcji powinny być okresowo podawane do wiadomości publicznej.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych mogą podejmować badania wstępne, mające na celu weryfikację czy pełne dochodzenie jest w danym przypadku konieczne.

Proces badania

Organ ds. dochodzeń powypadkowych powinien bezzwłocznie wszczęć dochodzenie w sprawie każdego istotnego z punktu widzenia poprawy bezpieczeństwa wypadku bądź incydentu.

Na podstawie wskazówek dotyczących norm i narzędzi badań określonych przez państwo, organ ds. dochodzeń powypadkowych będzie samodzielnie decydować o metodach dochodzenia. Organ ds. dochodzeń powypadkowych może wydać zalecenia dotyczące bezpieczeństwa na każdym etapie badania, gdy uważa za konieczne podjęcie natychmiastowych działań w celu zapobiegania kolejnym wypadkom czy incydentom.

Organ ds. dochodzeń powypadkowych może podać na każdym etapie dochodzenia konieczne informacje do władz, przedsiębiorstw, organizacji międzynarodowych, rodzin ofiar bądź ogółu społeczeństwa.

Prowadzone w celu zwiększenia poziomu bezpieczeństwa w transporcie badania zwięzłe zostaną końcowym sprawozdaniem zawierającym wnioski, a w razie konieczności, odpowiednich zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, zaadresowanych w szczególności do osób mogących wpływać na ograniczenie występowania sytuacji niosących potencjalne zagrożenie.

Wszystkie inne badania i wnioski dotyczące wypadków lub incydentów będą udokumentowane na podstawie ogólnej kategoryzacji lub indywidualnie.

W przypadku pojawienia się nowych, nieznanych wcześniej, znaczących dowodów czy faktów po zakończeniu dochodzenia, Organ ds. dochodzeń powypadkowych może powtórnie otworzyć postępowanie.

Poufność dowodów

Organ ds. dochodzeń powypadkowych będzie zobowiązany chronić zeznania i inne dowody przed wykorzystaniem na zewnątrz, z uwzględnieniem zaleceń, o których mowa była wcześniej.

Dowód poświadczający, jego analiza i specyfikacja nigdy nie zostaną użyte w postępowaniu prawnym bez wyraźnej i pisemnej zgody osoby/jednostki, której one dotyczą. Cała dokumentacja, z jakiej korzysta organ ds. dochodzeń powypadkowych, łącznie z informacjami otrzymanymi od innych organów, np. analizy dowodów, notki wewnętrzne, obrady i szkice raportów, będzie chroniona przed użyciem w postępowaniach prawnych i zwolniona od przymusowego opublikowania w związku z wolnością informacji albo dostępu do dokumentów publicznych.

Jako podstawową zasadę przyjmuje się poufność całej dokumentacji przed zakończeniem postępowania, dopóki organ ds. dochodzeń powypadkowych nie podejmie decyzji, jakie informa-

cje zostaną w raportach i zaleceniach bezpieczeństwa podane do wiadomości publicznej. Przy podejmowaniu tej decyzji organ ten będzie kierował się stopniem, w jakim dana informacja odnosi się do zaleceń przyczyniających się do poprawy bezpieczeństwa w transporcie.

Dowód dotyczący prawa albo odpowiedzialności osób bądź jednostek prawnych nie może zostać przekazany osobom trzecim, chyba że dotyczy on lub ma on wpływ bezpośrednio na tę osobę (przy wyraźnej i pisemnej zgodzie).

Postępowanie z pracownikami biorącymi udział w wypadkach lub incydentach

Zawarte tutaj zalecenia nie kolidują z pełnym stosowaniem podstawowych praw pracowników zatrudnionych w transporcie, z uwzględnieniem międzynarodowych prawa człowieka i prawo do ludzkiego traktowania o każdym czasie.

Pracownicy transportu są upoważnieni do ochrony przeciw przymusowi i zastraszaniu pochodzącego z jakiegokolwiek źródła podczas trwania lub po zakończeniu dochodzenia.

Badający będą w razie konieczności dostarczać usługi interpretacji i zapewnią powiadomienie wszystkich pracowników o ich pozycji w dochodzeniu przed przedstawieniem dowodów. Badający powinni również zapewnić, że pracownicy zostaną poinformowani o procedurach i podstawach, w oparciu o które prowadzone jest dochodzenie.

Raporty bezpieczeństwa i zalecenia

Na każdym etapie kompilacja sprawozdania i zaleceń dotyczące poprawy bezpieczeństwa będą niezależne. Ich zawartość i synchronizacja kompilacji będą chronione przed postępowaniem sądowym lub innymi badaniami i dochodzeniami publicznymi.

Przed formalnym zakończeniem dochodzenia (wydanie sprawozdania), organ ds. dochodzeń powypadkowych może wydać wstępne zalecenia dotyczące bezpieczeństwa bądź inne krytyczne informacje, w przypadku zaistnienia pilnej potrzeby mogącej prowadzić do kolejnego naruszenia bezpieczeństwa.

Sprawozdanie końcowe badania bezpieczeństwa będzie zawierać faktyczny opis zdarzenia, analizę okoliczności i przyczyn wypadku albo incydentu, informacje na temat danych, na jakich oparta jest analiza i opis sposobu, w jaki ustalono przyczyny bądź prawdopodobne przyczyny wystąpienia zdarzenia. W razie konieczności, sprawozdanie powinno również zawierać opis stanu zawodowego systemu bezpieczeństwa oraz ewentualne zalecenia prowadzące do podniesienia poziomu bezpieczeństwa.

Osoby, których reputację, w opinii organu ds. dochodzeń powypadkowych, narusza sprawozdanie bezpieczeństwa bądź po jego opublikowaniu mogą ponieść niekorzystne konsekwencje, powinny mieć prawo skomentowania sprawozdania przed opublikowaniem. Konieczne jest zabezpieczenie poufności wstępnej wiadomości. Sprawozdanie bezpieczeństwa bądź zalecenie bezpieczeństwa nie mogą zostać użyte jako dowód w innym dochodzeniu i nie będą one stanowiły podstawy do wniesienia zarzutów bądź podejrzania winy.

Zalecenia bezpieczeństwa szczególnie będą kierowane do osób, jednostek prawnych bądź organizacji odpowiedzialnych za wprowadzanie ich w życie oraz powinny być zakomunikowane odpowiednim władzom publicznym.

Adresaci zaleceń bezpieczeństwa będą zobowiązani do odniesienia się do nich w określonym czasie i podjęcia koniecz-

nych działań związanych ze zniwelowaniem potencjalnego zagrożenia. Przedsięwzięcia wypełniające zalecenia bezpieczeństwa nie będą traktowane jako uznanie winy bądź odpowiedzialności za spowodowanie wypadku bądź incydentu.

Wprowadzanie zaleceń bezpieczeństwa wystosowanych przez organ ds. dochodzeń powypadkowych będzie monitorowane. Organ ds. dochodzeń powypadkowych będzie miał prawo zbadać postęp podjętych działań w celu wprowadzenia zaleceń bezpieczeństwa. Badania te będą oparte na tych samych zasadach i prawach co badania wypadków i incydentów.

Dostęp do wyników

Sprawozdanie, wnioski i ostateczne zalecenia bezpieczeństwa każdego bezpieczeństwa zostanie opublikowane. Sprawozdanie końcowe będzie zawierać streszczenie w języku angielskim. Jeśli jest to możliwe, tłumaczenie takie powinno obejmować całość sprawozdania.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych różnych gałęzi transportu w różnych państwach członkowskich powinny dążyć do stałej współpracy w celu systematycznej szczegółowej wymiany informacji na temat wszystkich wypadków i incydentów oraz wyników badań.

O wszystkich formach odpowiedniego rozpowszechniania rezultatów badań i wniosków będą decydować organa ds. dochodzeń powypadkowych. Przykładanie do tego tak szczegółowej uwagi jest konieczne dla potrzeb innych władz odpowiedzialnych za utrzymanie bezpieczeństwa w transporcie.

Priorytetem jest utworzenie nieograniczonych, otwartych i bezpłatnych źródeł internetowych, zawierających bazę danych z końcowego raportu z badań bezpieczeństwa.

Oficjalne odpowiedzi na rekomendację bezpieczeństwa, jak również jakiegokolwiek powzięte działania z tym związane, powinny korzystać z tego samego poziomu publikacji, jak raport lub rekomendacje w zakresie bezpieczeństwa, do których się odnoszą.

Współpraca

W przypadku badań bezpieczeństwa nad wypadkami i incydentami w transporcie w szerokim pojęciu Europy przez wzgląd na ich rozmiary, wpływ czy znaczenie konieczne jest respektowanie każdej prośby współpracy, jeśli tylko to możliwe.

Organa ds. dochodzeń powypadkowych w UE będą dążyć do stworzenia wspólnej nomenklatury w sprawozdawczości, w szczególności do harmonizacji, co przyczyni się do zwiększenia porównywalności streszczeń w języku angielskim.

Narodowi i europejscy ustawodawcy otrzymają zalecenia od organów ds. dochodzeń powypadkowych, co pozwoli na uwzględnienie ich w trakcie prac nad projektami ustaw. Podczas przygotowania odpowiednich przepisów mających wpływ na bezpieczeństwo i zarządzanie ryzykiem, ustawodawcy mogą zaangażować organa ds. dochodzeń powypadkowych w celu konsultacji i wykorzystania posiadanych doświadczeń.

Współpraca w UE

Organa ds. dochodzeń powypadkowych na terenie UE powinny stworzyć listę zadań, przy których pomoc instytucji europejskich (prawdopodobnie Komisja Europejska, Europejskie Agencje Bezpieczeństwa Transportu) jest niezbędna. Szczególną uwagę objęte zostaną takie zagadnienia, jak formalna wymiana spostrzeżeń, regularne spotkania, wspólna baza danych, normy szkoleń, ze-

standaryzowane warunki współpracy i związanych z tym możliwościowych opłat.

Reprezentanci państw członkowskich bądź Unii Europejskiej powinni połączyć zasady zawarte w wytycznych tak, aby stworzyć międzynarodowe przepisy dotyczące badań bezpieczeństwa.

Lista dokumentów dająca wskazówki dla międzynarodowej legislacji w zakresie dochodzeń powypadkowych

- Council Directive 1994/56/EC of 21 November 1994, establishing the fundamental principles governing the investigation of civil aviation accidents and incidents (published in the Official Journal of the European Union (OJ) L 319/14 of 12 December 1994) and Directive 2003/42/EC of the European Parliament and of the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation (published in the Official Journal of the European Union (OJ) L 167/24 of 4 July 2003);
- Annex 13 to Chicago Convention on International Civil Aviation (9th edition, incorporating amendments 1 to 10, dated July 2001);
- Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive) published in OJ L 164/44 of 30 April 2004 (Corrigendum OJ L220/16 off 21 June 2004); Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council of 27 June 2002 establishing a Community vessel traffic monitoring and information system and repealing Council Directive 93/75/EEC published in OJ L 208 of 5 August 2002
- Council Directive 1999/35/EC of 29 April 1999 on a system of mandatory surveys for the safe operation of regular ro-ro ferry and high-speed passenger craft services, published in OJ L 138 of 1 June 1999.
- The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents adopted by the International Maritime Organisation by means of Assembly Resolution A.849(20) of 27 November 1997 (the IMO code);
- The United Nations Convention on the Law of the Sea signed at Montego Bay on 10 December 1982 (Ed.1983, 83) (the UNCLOS Convention).



Literatura

- [1] Biła Księga „Europejska polityka transportowa do 2010: czas na decyzje”. COM (2001) 370.
- [2] Commission Decision EC/425/2003, OJ L 144 12/06/2003, pp. 0010-11.
- [3] Decision of 8 December 2004 by the Group of Experts to advise the Commission on a strategy for dealing with accidents in the transport sector. Minutes of the Plenary session of 8 December 2004, Annex 3.
- [4] 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.
- [5] 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.
- [6] Puławska S.: Systemy badań wypadków w poszczególnych gałęziach transportu – porównanie z transportem kolejowym. Technika Transportu Szynowego, 7-8/2008.

Autorka

mgr inż. Sabina Puławska

Katedra Systemów Transportowych

Wyższa Szkoła Humanistyczno-Ekonomiczna w Łodzi