

Sposób postępowania specjalistycznych komisji przy badaniu katastrof, wypadków i incydentów - zagadnienia wybrane

	Kolejowe	Lotnicze	Żegluga śródlądowa
<p>Krajowy system ratowniczo-gaśniczy ma na celu ochronę życia, zdrowia, mienia lub środowiska poprzez:</p> <p style="margin-left: 40px;">1) walkę z pożarami lub innymi klęskami żywiołowymi; 2) ratownictwo techniczne; 3) ratownictwo chemiczne; 4) ratownictwo ekologiczne; 5) ratownictwo medyczne;</p> <p>6) współpracę z jednostkami systemu Państwowego Ratownictwa Medycznego oraz systemem powiadamiania ratunkowego.</p>			
	Rozdział 4 Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową ¹	Rozdział 3 Szczegółowy sposób postępowania przy badaniu wypadków i incydentów lotniczych ²	Rozdział 3 Prowadzenie postępowania w sprawach wypadków żeglugowych ³
Czynności po otrzymaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia			
	§ 15. 1. Komisja kolejowa prowadząca postępowanie niezwłocznie udaje się na miejsce wypadku lub incydentu w celu zebrania dowodów rzeczowych oraz przeprowadzenia oględzin i badań służących do ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku lub incydentu.	§ 4. 1. Po otrzymaniu zgłoszenia o zaistnieniu zdarzenia lotniczego podlegającego badaniu Komisji, Przewodniczący Komisji wyznacza spośród członków Komisji kierującego zespołem badawczym oraz, w porozumieniu z nim, skład tego zespołu. 2. W przypadku niepodjęcia przez Komisję badania zdarzenia lotniczego, Przewodniczący Komisji informuje o tej decyzji odpowiednio: użytkownika statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającego lotniskiem, w	§ 7. 1. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej, z zastrzeżeniem ust. 2, niezwłocznie po otrzymaniu zawiadomienia o wypadku żeglugowym, deleguje inspektorów (inspektora) celem dokonania oględzin miejsca wypadku oraz przesłuchania uczestników i świadków wypadku. 2. Jeżeli rozmiar i następstwa zaistniałego wypadku żeglugowego nie uzasadniają konieczności obecności inspektorów na miejscu wypadku, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może

¹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 16 marca 2016 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym (Dz.U. 2016 poz. 369).

² Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (t.j. Dz. U. z 2017 poz. 1995).

³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 22 stycznia 2002 r. w sprawie szczegółowego trybu postępowania w związku z wypadkami żeglugowymi na śródlądowych drogach wodnych (Dz.U. Nr 17, poz. 161).

		<p>celu podjęcia przez nich badania, oraz wyznacza spośród członków Komisji osobę nadzorującą to badanie.</p> <p>3. Podmioty, o których mowa w ust. 2, po powiadomieniu o niepodjęciu przez Komisję badania, podejmują czynności w celu zbadania tego zdarzenia. Do badania stosuje się odpowiednio przepisy § 5, 7-9, 11, 12 i 19.</p>	<p>wyznaczyć inne miejsce i termin dla wykonania czynności określonych w ust. 1.</p> <p>3. O delegowaniu inspektorów (inspektora) bądź wyznaczeniu innego miejsca i terminu dla wykonania czynności określonych w ust. 1 dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie informuje kierownika statku, armatora oraz - w miarę potrzeby - administrację drogi wodnej.</p> <p>4. W razie wystąpienia wypadku żeglugowego, o którym mowa w § 2 pkt 4, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej niezwłocznie zawiadamia o tym fakcie właściwego wojewódzkiego inspektora ochrony środowiska i komendanta wojewódzkiego Państwowej Straży Pożarnej.</p>
		<p>§ 5. W skład zespołu badawczego nie może wchodzić osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w zdarzeniu lotniczym, nadzorowała lot lub skok, w którym zdarzenie to nastąpiło, lub mogła mieć wpływ na jego zaistnienie lub przebieg.</p>	
		<p>§ 6. Kierujący zespołem badawczym, po przybyciu na miejsce zdarzenia, powiadamia właściwy miejscowo organ Policji lub prokuratury o przystąpieniu do badania, w przypadku gdy organy te podjęły postępowanie.</p>	
		<p>§ 7. Kierujący zespołem badawczym powinien:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) zapewnić sprawne i zgodne z zasadami i metodyką przeprowadzenie badania zdarzenia lotniczego; 2) przygotować wraz z kierowanym przez siebie zespołem raport wstępny, jeżeli jest wymagany, i projekt raportu końcowego oraz przekazać go Komisji wraz z zebraną dokumentacją, niezwłocznie po zakończeniu czynności badawczych. 	
		<p>§ 8. Osoby wchodzące w skład zespołu badawczego powinny:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) prowadzić czynności badawcze w sposób rzetelny i obiektywny, wykorzystując w pełni swoją wiedzę i doświadczenie zawodowe; 	

		2) nie ujawniać informacji zebranych w trakcie badania, w szczególności stanowiących tajemnice prawnie chronione.	
		§ 9. Jeżeli w trakcie badania zdarzenia wyłoni się podejrzenie, że było ono związane z rażącym naruszeniem obowiązujących przepisów lotniczych, kierujący zespołem badawczym zawiadamia o tym Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej "Prezesem Urzędu".	
		§ 10. Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu o odstąpieniu od badania zdarzenia lotniczego w przypadkach, o których mowa w art. 135 ust. 6 ustawy.	
Działania podejmowane na miejscu zdarzenia			
	<p>§ 17. 1. Na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, w zależności od skutków i okoliczności zdarzenia, komisja kolejowa:</p> <p>1) ustala liczbę poszkodowanych oraz dokonuje wstępnej oceny strat powstałych w następstwie wypadku lub incydentu;</p> <p>2) ocenia stan psychiczny i fizyczny oraz sprawdza kwalifikacje pracowników kolejowych, którzy mieli związek z powstaniem wypadku lub incydentu;</p> <p>3) występuje o zbadanie stanu trzeźwości lub na obecność środków odurzających osób, które mogły przyczynić się do powstania wypadku lub incydentu, przez Policję lub inne uprawnione służby;</p> <p>4) opisuje miejsce wypadku lub incydentu, ze szczególnym uwzględnieniem rozmieszczenia pojazdów kolejowych, ich stanu i miejsca znajdowania się oraz stanu połączenia pojazdów, przed wypadkiem lub incydentem oraz po nim;</p> <p>5) sprawdza stan nastawienia lub położenia urządzeń i przełączników w kabinie prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,</p>	<p>§ 11. 1. Działania podejmowane na miejscu wypadku lotniczego powinny być wykonywane w taki sposób, który bez uszczerbku dla poszkodowanych jak najmniej naruszy stan, w jakim bezpośrednio po wypadku znalazł się statek powietrzny lub jego szczątki, aby nie doszło do zniszczenia lub zatarcia pozostawionych śladów.</p> <p>2. Usunięcie lub zmiana położenia statku powietrznego, jego części, przedmiotów znajdujących się w nim lub pochodzących z niego może być dokonane bez zezwolenia kierującego zespołem badawczym lub organów prowadzących postępowanie przygotowawcze, tylko w razie konieczności ratowania życia, zdrowia, mienia lub w celu zapobieżenia niebezpieczeństwu grożącemu ze strony statku powietrznego.</p> <p>3. Dokonujący działań, o których mowa w ust. 2, powinni utrwalić dostępnymi środkami obraz położenia statku powietrznego przed zmianą jego położenia.</p> <p>§ 12. 1. Bez zgody kierującego zespołem badawczym zabrania się rozporządzać statkiem powietrznym i</p>	<p>§ 8. 1. Inspektor, po przybyciu na miejsce wypadku żeglugowego, odbiera od kierownika statku meldunek o wypadku żeglugowym oraz zabezpieczone dowody w sprawie, przeprowadza oględziny miejsca wypadku, fotografując dla celów dowodowych miejsce wypadku, a w szczególności powstałe ślady i uszkodzenia, przesłuchuje uczestników i świadków wypadku.</p> <p>2. Osoby, o których mowa w ust. 1, przesłuchuje się pojedynczo, bez udziału innych uczestników i świadków wypadku.</p> <p>3. Przed przesłuchaniem osób wymienionych w ust. 1 należy je uprzedzić o odpowiedzialności karnej za fałszywe zeznania i o prawie odmowy udzielenia odpowiedzi na pytania, stosownie do art. 83 Kodeksu postępowania administracyjnego.</p> <p>4. Protokoły przesłuchań osób wymienionych w ust. 1 sporządza się według wzoru określonego w załączniku nr 2 do rozporządzenia.</p>

	<p>ze szczególnym uwzględnieniem pozycji nastawnika i hamulca;</p> <p>6) ustala przy wypadkach lub incydentach na przejazdach:</p> <p>a) sposób zabezpieczenia i osygnalizowania przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia od strony toru i od strony drogi,</p> <p>b) podawanie wymaganych sygnałów przez prowadzącego pociąg lub pojazd kolejowy,</p> <p>c) zamknięcie na czas rogatek i obecność na stanowisku pracy pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,</p> <p>d) warunki widoczności przejazdu kolejowo-drogowego lub przejścia z drogi, ze stanowiska kierującego pojazdem drogowym i z posterunku pracownika obsługi przejazdu kolejowo-drogowego,</p> <p>e) stan nawierzchni drogi na przejeździe kolejowo-drogowym i na dojazdach do niego;</p> <p>7) sprawdza zapisy w dokumentach związanych z prowadzeniem ruchu kolejowego oraz dokumentach pojazdów kolejowych biorących udział w wypadku lub incydencie; dokumenty istotne dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia należy zabezpieczyć dla celów dalszego postępowania;</p> <p>8) zleca odczytanie i zabezpieczenie na potrzeby postępowania zapisów urządzeń rejestrujących przez wyznaczonego przez komisję kolejową pracownika jednostki organizacyjnej zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego użytkującej urządzenie rejestrujące, z udziałem członków komisji; w szczególności należy dokonać odczytów i zabezpieczenia zapisów rejestratorów znajdujących się na pojeździe kolejowym, urządzeń rejestrujących stany awaryjne w pojazdach kolejowych, stany urządzeń sterowania ruchem kolejowym, czynności pracowników kolejowych oraz prowadzone rozmowy;</p> <p>9) sprawdza stan oświetlenia terenu i stan sygnałów oraz wskaźników, ich widoczność, jak również stan</p>	<p>przedmiotami znajdującymi się w nim lub z niego pochodzącymi oraz innymi dowodami związanymi ze zdarzeniem lotniczym, a w szczególności zabierać ich z miejsca zdarzenia.</p> <p>2. Statek powietrzny, który uległ wypadkowi lub incydentowi lotniczemu, jego części, przedmioty znajdujące się w nim lub pochodzące z niego, a także inne dowody związane z tym zdarzeniem mogą być wydane właścicielowi lub użytkownikowi przed zakończeniem badań tylko za zgodą kierującego zespołem badawczym. Jeżeli wszczęto dochodzenie lub śledztwo, rozstrzyga o tym organ prowadzący lub nadzorujący postępowanie przygotowawcze po uzyskaniu zgody kierującego zespołem badawczym.</p>	
--	--	---	--

	<p>osygnalizowania pojazdów kolejowych;</p> <p>10) sprawdza prawidłowość funkcjonowania urządzeń sterowania ruchem i ich zabezpieczenia, a także prawidłowość funkcjonowania systemu hamowania pojazdów kolejowych oraz urządzeń łączności;</p> <p>11) bada stan nawierzchni kolejowej;</p> <p>12) dokonuje pomiarów i badań pojazdu kolejowego na miejscu zdarzenia, mierząc wstępnie parametry profilu okręgu tocznego kół pojazdu, stan i położenie maźnic oraz wideł maźniczych i resorów;</p> <p>13) określa rodzaj przesyłki, sposób jej opakowania i zabezpieczenia, nadawcę przesyłki oraz ewentualną obecność konwojenta w przypadku przewozu towarów;</p> <p>14) określa warunki atmosferyczne istniejące w czasie zdarzenia.</p> <p>2. W zależności od okoliczności zdarzenia komisja kolejowa może żądać od przewoźnika kolejowego, użytkownika bocznic kolejowej lub zarządcy infrastruktury wykonującego przewozy technologiczne dla potrzeb własnych sporządzenia protokołu ustalenia stanu hamulców w pociągu lub składzie manewrowym, którego wzór określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.</p>		
Inne czynności komisji			
	<p>§ 19. Zarządca infrastruktury lub użytkownik bocznic, na wniosek komisji kolejowej i przy jej udziale, sporządza dokładny szkic miejsca wypadku lub incydentu, ze wskazaniem kilometrażu oraz danych istotnych dla ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.</p>	<p>§ 13. 1. Komisja bada zdarzenia lotnicze w kolejności, w jakiej zaistniały. Kolejność badania zdarzeń może zostać zmieniona ze względu na ich wagę i znaczenie. O zmianie kolejności decyduje Przewodniczący Komisji.</p> <p>2. Zespół badawczy powinien, mimo zmiany kolejności badań, wykonać niezbędne czynności mające na celu zabezpieczenie dowodów.</p> <p>§ 14. Badanie zdarzenia lotniczego obejmuje:</p> <p>1) zbieranie, rejestrację i analizę wszystkich</p>	<p>§ 9. Po przeprowadzeniu czynności określonych w § 8 inspektor dokonuje analizy zgromadzonego materiału, przedstawia wnioski co do okoliczności, przyczyn oraz następstw wypadku, winnych spowodowania wypadku i określenia stopnia winy sprawców, ze wskazaniem, na czym ich wina polega, a także wskazuje, czy i jakie przepisy zostały naruszone.</p>

		<p>istotnych informacji o zdarzeniu, z uwzględnieniem wszystkich czynników pozostających w związku przyczynowo-skutkowym i mogących mieć wpływ na jego zaistnienie;</p> <p>2) zbieranie informacji medycznych w przypadku zaistnienia obrażeń ze skutkiem śmiertelnym lub poważnego obrażenia ciała osób uczestniczących w wypadku;</p> <p>3) opracowanie raportu wstępnego i przedstawianie, jeśli taka konieczność wynika z uzyskanych informacji, doraźnych zaleceń profilaktycznych;</p> <p>4) ustalenie, jeżeli jest to możliwe, przyczyn i okoliczności, w tym wypracowanie zaleceń mających na celu zapobieganie podobnym zdarzeniom w przyszłości i poprawę stanu bezpieczeństwa lotów;</p> <p>5) opracowanie raportu końcowego.</p>	
	<p>§ 20. 1. Komisja kolejowa może zarządzić wykonanie po wypadku lub incydencie badań budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz pojazdów kolejowych w zakresie określonym w przepisach wewnętrznych zarządcy infrastruktury, przewoźnika kolejowego lub użytkownika bocznic kolejowej.</p> <p>2. W uzasadnionych przypadkach przewodniczący komisji kolejowej, po uzyskaniu opinii jej członków, może zarządzić wykonanie badań innych niż określone w przepisach, o których mowa w ust. 1, jeżeli jest to konieczne do ustalenia przyczyn wypadku lub incydentu.</p>		<p>§ 10. 1. Jeżeli po zakończeniu postępowania dowodowego nie zostały wyjaśnione wszystkie okoliczności wypadku, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej przeprowadza rozprawę administracyjną przy udziale uczestników i świadków wypadku oraz przedstawicieli armatora i administracji drogi wodnej, w trakcie której, na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego i dodatkowych wyjaśnień stron, dokonuje ustaleń okoliczności, przyczyn, rozmiarów szkody i winnych spowodowania wypadku żeglugowego.</p> <p>2. Dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej może powoływać do udziału w rozprawie administracyjnej biegłych w sprawie zaistniałego wypadku, jeżeli jest to niezbędne dla wyjaśnienia wszystkich okoliczności w celu ustalenia przyczyn, rozmiarów szkody i winnych spowodowania wypadku żeglugowego.</p>

	<p>§ 18. 1. Po dokonaniu oględzin i badań na miejscu wypadku lub incydentu lub w miejscu, o którym mowa w § 15 ust. 2, komisja kolejowa sporządza protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu, którego wzór określa załącznik nr 3 do rozporządzenia, albo protokół oględzin miejsca wypadku lub incydentu na przejeździe, którego wzór określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.</p> <p>2. W protokołach, o których mowa w ust. 1, określa się skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu. Jeżeli członkowie komisji kolejowej wyrazili zgodę na taki tryb postępowania, skład komisji kolejowej do dalszego badania wypadku lub incydentu można ograniczyć do jednej osoby, która pełni jednocześnie funkcję przewodniczącego komisji.</p> <p>3. Do protokołów oględzin, o których mowa w ust. 1, załącza się dokumentację fotograficzną wypadku lub incydentu.</p>		
	<p>§ 22. 1. Jeżeli postępowanie jest prowadzone w sprawie wypadku, komisja kolejowa, na podstawie materiału dowodowego zebranego w wyniku dotychczasowych oględzin i badań, dokonuje wstępnej analizy wypadku i sporządza pisemny plan prowadzenia dalszego postępowania, zawierający w szczególności:</p> <ol style="list-style-type: none">1) plan wysłuchań pracowników kolejowych, podróżnych mających związek z wypadkiem lub osób postronnych posiadających o nim wiadomości;2) plan czynności, jakie należy przeprowadzić dla wyjaśnienia wszelkich okoliczności wypadku, w tym wykonania badań poza jego miejscem. <p>2. Przewodniczący komisji kolejowej może zdecydować o odstąpieniu od sporządzenia planu, o którym mowa w ust. 1, jeżeli dotychczas zebrany materiał dowodowy w wystarczający sposób wskazuje na przebieg i przyczyny wypadku oraz umożliwia przygotowanie protokołu ustaleń</p>		

	<p>końcowych.</p> <p>3. Wszelkie badania wykonywane poza miejscem wypadku lub miejscem, o którym mowa w § 15 ust. 2, wymagają udokumentowania, w tym wykonania dokumentacji fotograficznej.</p>		
	<p>§ 23. Komisja kolejowa może zwrócić się do właściwych organów lub jednostek organizacyjnych zarządcy infrastruktury, użytkownika bocznic kolejowej lub przewoźnika kolejowego o skierowanie przed komisję określonych osób w celu ich wysłuchania lub o przeprowadzenie ich wysłuchania w jednostce organizacyjnej, w której pracownik jest zatrudniony, jak również o dostarczenie materiałów lub wykonanie innych czynności potrzebnych do przeprowadzenia postępowania</p>		
<p>Protokoły, raporty komisji</p>			
	<p>§ 24. 1. Po zakończeniu postępowania dowodowego komisja kolejowa dokonuje analizy końcowej, ustalając:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) przyczyny wypadku lub incydentu; 2) końcową kwalifikację przyczyny bezpośredniej wypadku lub incydentu i jej kategorię; 3) wnioski zapobiegawcze. <p>2. Kwalifikację przyczyny bezpośredniej zdarzenia oraz jej kategorię określa załącznik nr 5 do rozporządzenia.</p>	<p>§ 15. 1. Kierujący zespołem badawczym powiadamia Przewodniczącego Komisji o przygotowaniu projektu raportu końcowego, z którym mogą zapoznać się członkowie Komisji.</p> <p>2. Z projektem raportu końcowego z badania wypadku lotniczego mogą się zapoznać:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) członkowie personelu lotniczego oraz osoby uczestniczące w szkoleniu lotniczym, biorące udział w zdarzeniu, 2) jednostki lub instytucje, których działalność jest bezpośrednio związana z badanym zdarzeniem, 3) podmioty produkujące lub prowadzące obsługę techniczną statku powietrznego, jeżeli ustalona przyczyna lub ujawnione okoliczności wskazują lub mogą wskazywać na przyczynę techniczną zdarzenia - w terminie 14 dni od dnia powiadomienia. <p>3. Kierujący zespołem badawczym zapoznaje z projektem raportu końcowego podmioty, o których mowa w ust. 2, w siedzibie Komisji.</p> 	<p>§ 11. 1. Z przeprowadzonego postępowania sporządza się protokół zawierający następujące dane:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) datę i miejsce sporządzenia protokołu, 2) datę i miejsce wypadku, 3) oznaczenie wypadku, 4) okoliczności poprzedzające wypadek, 5) szczegółowy opis wypadku, 6) wskazanie następstw wypadku i rozmiarów szkody, 7) ocenę przeprowadzonej akcji ratowniczej, 8) ustalenie okoliczności i przyczyn wypadku, 9) określenie winnych spowodowania wypadku, z podaniem stopnia winy i ze wskazaniem, na czym ich wina polega, 10) wskazanie naruszonych przepisów. <p>2. Protokół przeprowadzonego postępowania podpisuje dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej lub osoba przez niego upoważniona.</p>

		<p>4. Na umotywowany wniosek podmiotu, o którym mowa w ust. 2, projekt raportu końcowego może zostać przekazany na wskazany adres.</p> <p>5. Podmioty, o których mowa w ust. 2, mogą, w terminie 14 dni od dnia udostępnienia projektu raportu końcowego, wnieść zastrzeżenia i uwagi mające na celu określenie okoliczności i przyczyn wypadku lotniczego. Brak odpowiedzi w tym terminie traktuje się jako niewniesienie uwag.</p> <p>6. W przypadku otrzymania uwag, o których mowa w ust. 5, Komisja może je uwzględnić lub odrzucić. W przypadku ich odrzucenia uwagi załącza się do dokumentacji.</p> <p>7. W raporcie końcowym Komisja wskazuje podmioty, które otrzymały projekt raportu końcowego, określając jedynie charakter, w jakim uczestniczyły w badanym wypadku lotniczym, oraz podaje informację o zgłoszeniu przez nie uwag.</p> <p>8. Upowszechnianie, wykorzystywanie lub publikowanie projektu raportu końcowego lub jego części może się odbywać wyłącznie za zgodą kierującego zespołem badawczym.</p>	<p>3. Wzór protokołu, o którym mowa w ust. 1, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.</p>
	<p>§ 25. Komisja kolejowa, w zależności od dokonanych ustaleń, określa przyczyny wypadku lub incydentu, w tym:</p> <p>1) przyczynę pierwotną – stanowiącą początek ciągu nieprawidłowości, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu;</p> <p>2) przyczyny bezpośrednie – stwarzające stan bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego i stanowiące warunek konieczny powstania wypadku lub incydentu;</p> <p>3) przyczyny pośrednie – pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem lub incydemem i mające wpływ na wielkość szkód i strat powstałych w jego wyniku;</p> <p>4) przyczyny systemowe – związane ze stosowaniem uregulowań prawnych, systemu zarządzania bezpieczeństwem,</p>	<p>§ 16. 1. Komisja po zapoznaniu się z projektem raportu końcowego może:</p> <p>1) w drodze uchwały, uznać wyniki badań zespołu za wystarczające i zamknąć badanie zdarzenia lotniczego;</p> <p>2) przekazać sprawę do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie.</p> <p>2. W uchwale, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zamieszcza się informację o przyczynie i, jeżeli jest to wskazane, o okolicznościach sprzyjających zaistnieniu zdarzenia oraz ewentualne zalecenia profilaktyczne.</p> <p>3. Każdy z członków Komisji może zgłosić w trakcie głosowania zdanie odrębne, które zamieszcza się w załączniku do uchwały. Zgłoszenie zdania odrębnego wymaga pisemnego uzasadnienia.</p>	<p>§ 12. Na żądanie osób, które mają w tym interes prawny, dyrektor urzędu żeglugi śródlądowej wydaje uwierzytelnione wyciągi z dokumentów zgromadzonych w trakcie postępowania, niezbędne dla dochodzenia przez te osoby ich praw lub obrony interesów.</p>

	systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych podmiotów uczestniczących w wypadku lub incydencie.		
	<p>§ 26. 1. Po dokonaniu ustaleń, o których mowa w § 24 i § 25, komisja kolejowa wypracowuje wnioski zapobiegawcze, przy uwzględnieniu stosowanych systemów zarządzania bezpieczeństwem, systemów zarządzania utrzymaniem lub przepisów wewnętrznych, mające na celu, tam gdzie jest to uzasadnione, ograniczenie poziomu ryzyka związanego z przyczynami, które doprowadziły do powstania wypadku lub incydentu.</p> <p>2. Wraz z wnioskami zapobiegawczymi, o których mowa w ust. 1, komisja kolejowa określa jednostki organizacyjne odpowiedzialne za ich wdrożenie.</p>	<p>§ 17. Przewodniczący Komisji, w ramach nadzoru Komisji nad badaniem prowadzonym przez użytkownika statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym albo zarządzającego lotniskiem, może w każdym stadium prowadzenia badania przejąć badanie prowadzone przez ten podmiot i przekazać je wyznaczonemu przez siebie zespołowi badawczemu. Do wyznaczenia zespołu stosuje się § 4 ust. 1.</p>	
	<p>§ 27. 1. Po ustaleniu wyników postępowania komisja kolejowa sporządza protokół ustaleń końcowych, którego wzór określa załącznik nr 6 do rozporządzenia.</p> <p>2. Protokół ustaleń końcowych podpisują przewodniczący i członkowie komisji kolejowej, zamieszczając podpis i datę.</p> <p>3. Kopię protokołu ustaleń końcowych komisja kolejowa przekazuje:</p> <p>1) kierownikom jednostek organizacyjnych, którzy są obowiązani do zrealizowania wniosków zapobiegawczych – niezwłocznie po podpisaniu protokołu;</p> <p>2) jednostce nadrzędnej nad jednostką organizacyjną, której przedstawiciel uczestniczył w komisji kolejowej, Przewodniczącemu PKBWK oraz Prezesowi UTK – w terminie 7 dni od dnia podpisania protokołu;</p> <p>3) właściwej miejscowo komendzie Policji – jeśli zachodzi taka konieczność;</p> <p>4) właściwej miejscowo komendzie Państwowej Straży Pożarnej – jeśli zachodzi taka konieczność.</p>	<p>§ 18. 1. Użytkownik statku powietrznego, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub zarządzający lotniskiem przesyła Komisji raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego wraz z zebraną dokumentacją.</p> <p>Komisja może:</p> <p>1) w drodze uchwały:</p> <p>a) uznać wyniki badań przedstawione w raporcie końcowym za wystarczające i podjąć decyzję o zakończeniu badania,</p> <p>b) zmienić, uzupełnić lub określić inną przyczynę lub zalecenia profilaktyczne przedstawione w raporcie końcowym przez podmiot prowadzący badanie i podjąć decyzję o zakończeniu badania,</p> <p>c) na wniosek Przewodniczącego Komisji uznać informacje zawarte w zgłoszeniu o zdarzeniu lotniczym za wystarczające i, gdy ustalone przyczyny incydentu nie budzą wątpliwości, podjąć decyzję o zakończeniu badania;</p> <p>2) przekazać sprawę do ponownego zbadania w określonym zakresie i terminie.</p> <p>2. W uchwale, o której mowa w ust. 1 pkt 1, zamieszcza się informacje określone w § 16 ust. 2.</p>	

		3. Uchwałę wraz z raportem końcowym Komisja przesyła Prezesowi Urzędu.	
	<p>28. 1. Postępowanie powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia wypadku lub incydentu.</p> <p>2. Terminem zakończenia postępowania jest data podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową.</p> <p>3. W uzasadnionych przypadkach, na wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, Prezes UTK może przedłużyć termin zakończenia postępowania.</p>		
Dokumentacja komisji – akta postępowań			
	<p>§ 13. 1. Komisja kolejowa prowadzi akta postępowania w postaci papierowej, w których gromadzi się dokumenty wytwarzane lub pozyskiwane w toku prowadzonego postępowania.</p> <p>2. Zastrzeżenia członków komisji kolejowej, zgłaszane w trakcie prowadzonego postępowania, odnotowuje się w protokołach, o których mowa w § 14 ust. 1, § 17 ust. 2, § 18 ust. 1 i § 27 ust. 1.</p> <p>3. Przewodniczący komisji kolejowej pisemnie odnosi się do złożonych zastrzeżeń, przekazując swoje stanowisko wraz z uzasadnieniem.</p> <p>4. Po zakończeniu postępowania jego akta przechowuje jednostka organizacyjna, której przedstawiciel przewodniczył komisji kolejowej.</p>	<p>§ 19. 1. Dokumentację zebraną w trakcie badania przechowuje się w aktach Komisji.</p> <p>2. Przepisy w sprawie postępowania z dokumentacją, zasad jej klasyfikowania oraz zasad i trybu przekazywania materiałów archiwalnych do archiwów państwowych stosuje się odpowiednio.</p>	<p>§ 13. Dyrektorzy urzędów żeglugi śródlądowej prowadzą rejestry wypadków żeglugowych.</p>
		<p>§ 20. Raport końcowy powinien zostać sporządzony w jak najkrótszym czasie, o ile to możliwe w terminie 12 miesięcy od dnia zaistnienia zdarzenia.</p>	
		<p>§ 21. Komisja przekazuje Prezesowi Urzędu dodatkową informację pozwalającą na identyfikację osób, o których mowa w raporcie końcowym z badania wypadku lotniczego. Dane zawarte w informacji podlegają ochronie zgodnie z przepisami o ochronie danych osobowych.</p>	
		<p>§ 22. 1. Przedstawiciele pełnomocni państw obcych i</p>	

		<p>ich doradcy mogą uczestniczyć w badaniu prowadzonym przez Komisję na warunkach określonych w załączniku nr 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701), zwanej dalej "Konwencją ICAO", oraz w innych przepisach międzynarodowych, o których mowa w art. 3 ust. 4 ustawy.</p> <p>2. Przewodniczący Komisji może wyznaczyć pełnomocnego przedstawiciela, w celu uczestniczenia w badaniu zdarzenia lotniczego prowadzonego przez organy państw obcych, o czym informuje ministra właściwego do spraw transportu.</p> <p>3. Przewodniczący Komisji może wyznaczyć jednego lub kilku doradców, spośród osób zaproponowanych przez użytkownika lub podmioty odpowiedzialne za projekt typu i montaż finalny statku powietrznego, w celu udzielenia pomocy pełnomocnemu przedstawicielowi.</p>	
		<p>§ 23. 1. Przewodniczący Komisji może złożyć ministrowi właściwemu do spraw transportu wniosek o wznowienie zakończonego badania w razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności zdarzenia.</p> <p>2. W przypadku wznowienia zakończonego badania przepisy rozdziałów 3, 4 i 5 stosuje się odpowiednio.</p>	