

Robert Wypych

Prokurator na miejscu katastrofy kolejowej

Public prosecutor on the scene of a railroad catastrophe

Streszczenie

Przedmiotowy wykład prezentuje doświadczenia prokuratorów z czynności podejmowanych na miejscu jednej z najtragiczniejszych katastrof w historii polskiej kolei, która zaistniała w dniu 3 marca 2012 roku w Chałupkach, koło Szczekocin. Opisano trudności o charakterze logistycznym oraz organizacyjno-technicznym, które prokurator koordynujący działania procesowe przezwyciężyć musi na miejscu zdarzenia, jak również wieloaspektowe determinanty mające bezpośredni wpływ na kolejność tych działań. Podkreślono, że kluczowe znaczenie dla osiągnięcia pozytywnych efektów procesowych miało pierwotne oddelegowanie na miejsce katastrofy odpowiedniej liczby prokuratorów, współpraca z biegłymi, jak również oparte na poszanowaniu zasady autonomii współdziałanie z ekspertami Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

Wskazując na wiodącą rolę prokuratora w koordynowaniu działań Policji oraz biegłych, autor prezentuje przykłady dobrych praktyk, które przy przyjęciu zaproponowanych schematów postępowania mogą okazać się przydatne dla każdego prokuratora wezwanego na miejsce tragicznego zdarzenia o charakterze masowym.

Informacje wstępne

W sobotę 3 marca 2012 r. w godzinach późnowieczornych prokurator uzyskał informację o katastrofie kolejowej, która wydarzyła się w miejscowości Chałupki, k. Szczekocin, na pograniczu województw śląskiego i świętokrzyskiego.

Z poczynionych ustaleń wynikało, że ok. godz. 20.57 na dwutorowym odcinku drogi kolejowej nr 64 pomiędzy posterunkami odgałęźnymi Starzyny i Sprowa miało miejsce czołowe zderzenie, jadących z nieustalonych przyczyn po tym samym torze, pociągów relacji Przemysł-Warszawa (*Intercity* „Jan Brzechwa”) oraz Warszawa-Kraków (*Interregio* „Jan Matejko”).

Z uwagi na wstępną informację o katastrofalnych skutkach zdarzenia, w którym brało udział łącznie ponad 370 pasażerów obu pociągów, jak również wielość osób, które doznały obrażeń ciała, oraz prawdopodobną dużą liczbę ofiar śmiertelnych na miejsce katastrofy udało się 7 prokuratorów Wydziału Śledczego Prokuratury Okręgowej w Częstochowie – w celu wykonania niezbędnych czynności procesowych.

Na miejscu zdarzenia trwała zakrojona na szeroką skalę akcja ratunkowa, w której uczestniczyło ponad 450 strażaków, ponad 300 policjantów, kilkudziesięciu funkcjonariuszy SOK, 2 grupy ratownicze PCK z psami, kilkadziesiąt zespołów ratownictwa medycznego i pojazdów ratownictwa technicznego, pociąg ratunkowy, wóz zabezpieczenia technicznego oraz 2 śmigłowce.

Osoby pokrzywdzone przewożone były do 13 szpitali na terenie województw: śląskiego, małopolskiego i świętokrzyskiego.

Wśród pokrzywdzonych byli obywatele Polski, USA, Rosji, Czech, Ukrainy, Mołdawii, Francji i Hiszpanii.

Czynności prokuratorskie o charakterze organizacyjnym

- 1) nawiązanie kontaktu z osobami kierującymi działaniami służb ratowniczych oraz Policji w celu ustalenia zakresu dotychczasowych działań tych służb oraz wstępnej oceny rozmiarów katastrofy;
- 2) nawiązanie kontaktu i uzgodnienie zasad współpracy z Przewodniczącym **Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych (PKBWK)**¹;

¹ **Państwowa Komisja Badania Wypadków Kolejowych** – na podstawie ustawy z 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94, ze zm.) oraz rozporządzenia Ministra Transportu z 30

- 3) organizacja tymczasowego **Biura Prokuratora**, w którym gromadzone byłyby informacje, koordynowana byłaby praca prokuratorów, odbywałyby się narady z udziałem osób kierujących pracą Policji, członkami PKBWK, a także gromadzone byłyby dowody rzeczowe.

Z uwagi na trudne warunki pogodowe (ujemna temperatura powietrza) oraz topograficzne (teren pól uprawnych oraz bagienno-leśny) rolę tymczasowego Biura Prokuratora pełnił udostępniony przez straż pożarną oświetlony i ogrzewany namiot.

Działania prokuratora o charakterze merytorycznym oraz okoloprosesowym

Po przybyciu na miejsce zdarzenia prokuratorzy niezwłocznie podjęli czynności ukierunkowane na ustalenie stanu faktycznego, poprzez zbieranie i zabezpieczanie materiału dowodowego. Działania te były jednak w znacznym stopniu utrudnione z uwagi na ograniczenia pogodowo-topograficzne, jak i logistyczne, związane chociażby z brakiem właściwego oświetlenia miejsca zdarzenia (pora nocna, niewielka liczba dostępnych przenośnych generatorów prądu).

1. **Wyznaczenie obszaru przyszłych oględzin**, jaki winien być zabezpieczony przez Policję przed dostępem osób postronnych.

Oprócz wykorzystania taśm odblaskowych polecono ustawić policjantów we wszystkich miejscach istotnych z punktu widzenia przyszłych oględzin. Oczywiście oddelegowanie policjantów do ochrony poszczególnych miejsc katastrofy musiało uwzględnić potrzeby i przebieg akcji ratowniczej, która miała charakter **priorytetowy**.

kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U. z 2007 r. Nr 89, poz. 593) – prowadzi postępowanie po każdym poważnym wypadku na sieci kolejowej, z wyłączeniem najechania pojazdu kolejowego na osoby podczas przechodzenia przez tory. Wykonuje swoje zadania w imieniu ministra właściwego do spraw transportu i jest krajowym organem dochodzeniowym w rozumieniu art. 21 ust. 1 dyrektywy Nr 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych (...). Należy pamiętać, że Komisja nie jest organem dochodzeniowym w rozumieniu kodeksu postępowania karnego (nie określa, kto konkretnie jest winny zaistnienia zdarzenia w ruchu kolejowym). Jej rolą jest tylko i wyłącznie ustalenie przyczyn i okoliczności zdarzenia, jak również sformułowanie wniosków zapobiegawczych.

Po zakończeniu pracy Komisja zobowiązana jest do sporządzenia i opublikowania raportu. Komisja działa niezależnie. Jej członkowie w związku z podejmowanymi czynnościami wyjaśniającymi nie mogą być przesłuchiwani w postępowaniu karnym jako świadkowie ani występować w charakterze biegłych. **Aktualnie zasady współpracy z PKBWK reguluje porozumienie zawarte w dniu 27 czerwca 2014 roku pomiędzy Prokuratorem Generalnym i Państwową Komisją Badania Wypadków Kolejowych** <https://www.mir.gov.pl/Transport/Transport_kolejowy/PKBWK/Prawo_i_dokumenty/Documents/porozumienie_PKBWK_PG_27062014.pdf>.

2. **Polecenie utrwalania** przez Policję **obrazu miejsca katastrofy w kontekście przebiegu akcji ratunkowej** przy pomocy dostępnego sprzętu audio-video.

Ograniczenia logistyczne związane z koniecznością zachowania zasad bezpieczeństwa oraz priorytety związane z trwającą akcją ratunkową uniemożliwiały natychmiastowe przeprowadzenie kompleksowych procesowych oględzin miejsca zdarzenia.

Prokuratorzy wraz z funkcjonariuszami Państwowej Straży Pożarnej, funkcjonariuszami pionu dochodzeniowego Policji oraz technikami kryminalistycznymi dysponującymi aparatami fotograficznymi i kamerami video dokonali w pierwszym etapie pracy jedynie rekonesansu miejsca katastrofy w celu wytypowania **sektorów** przyszłych oględzin. W trakcie tych czynności ujawniono i zdołano zabezpieczyć leżący w okolicach masywu kolejowego częściowo uszkodzony rejestrator parametrów jazdy (tzw. czarną skrzynkę) jednej ze zmiądzonych lokomotyw ET-22 (*Interregio*). Podczas późniejszych czynności zabezpieczono również rejestrator prędkości drugiej z lokomotyw EP-09 (*Intercity*).

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na swoistą presję czasową, w jakiej działały organy procesowe, a która związana była z koniecznością podejmowania wielu czynności w tym samym czasie.

Niekorzystną okolicznością dla sprawnego procesu wykrywczego była również **realna obawa utraty śladów i dowodów**, co związane było z trwającą akcją ratowniczą, ukierunkowaną na poszukiwanie i wydobywanie z wraków pociągów żyjących osób, oraz koniecznością pilnego przywrócenia ruchu kolejowego na istotnym fragmencie Centralnej Magistrali Kolejowej.

Wobec używania przez służby ratunkowe ciężkiego sprzętu, a co za tym idzie – ingerencji w strukturę materiałową elementów składów pociągów (cięcie, wyginanie, oddzielanie) oraz ich przemieszczanie, **konieczne** było wydanie przez prokuratora polecenia utrwalania obrazu miejsca zdarzenia w kontekście przebiegu akcji ratunkowej przy pomocy dostępnego sprzętu fotograficznego.

W miarę opuszczania przez służby ratownicze poszczególnych miejsc i obszarów działań sukcesywnie wykonywane były ich **wstępne procesowe oględziny**.

Szczegółowe oględziny miejsca katastrofy kolejowej pod Szczekocinami zostały przeprowadzone z udziałem biegłych z Katedry Transportu Szynowego Politechniki Śląskiej, po zakończeniu trwającej niemal dobę akcji ratowniczej. W wyniku tych czynności ujawniono i zabezpieczono dalsze przedmioty należące do urządzeń sterowniczych lokomotyw, a w tym także urządzenia łączności radiowej, jak również dokumentację pochodzącą z obu pojazdów.

Odnotować należy, iż obecność podczas czynności procesowych oddelegowanych przedstawicieli Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, jak również czasowa obecność na miejscu zdarzenia przedstawicieli najwyższych władz państwowych (prezydent RP, premier, ministrowie) nie dezorganizowała pracy prokuratorów i Policji.

3. **Polecenie podjęcia** przez Policję natychmiastowych działań zmierzających do **ustalenia danych osobowo-adresowych maszynistów, drużyn konduktorskich oraz pasażerów obu pociągów.**

Polecono gromadzenie informacji dotyczących pasażerów w oparciu o rozpytania i listy osób ewakuowanych przez służby ratownicze, informacje uzyskiwane ze szpitali oraz na podstawie komunikatów medialnych.

Przy tworzeniu i aktualizacji listy osób pokrzywdzonych polecono utrzymywać wyznaczonemu funkcjonariuszowi Policji bieżący kontakt z Wydziałem Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach.

4. Polecenie dokonania przez Policję penetracji terenu w promieniu kilkuset metrów od miejsca katastrofy, celem poszukiwania osób pokrzywdzonych, które mogły oddalić się od miejsca zdarzenia na skutek np. szoku powypadkowego lub ewentualnego ujawnienia śladów i dowodów mogących mieć znaczenie dla wyjaśnienia przyczyn zdarzenia.

5. Polecenie **zabezpieczenia** przez Policję **mienia pasażerów**, ujawnionego w dużych ilościach na miejscu zdarzenia (bagaż, ubrania, dokumenty, rzeczy osobiste).

Przedmioty te tymczasowo gromadzone były w udostępnionych przez straż pożarną i chronionych przez Policję namiotach, a następnie transportowane do sali gimnastycznej pobliskiej szkoły, gdzie zorganizowano **Punkt Przechowywania Mienia** ujawnionego na miejscu katastrofy. Funkcjonariuszom Policji polecono gromadzone przedmioty poddać procesowym oględzinom i przygotować warunki do zwrotu ich osobom uprawnionym.

6. Postępowanie z **ciałami zmarłych ofiar katastrofy.**

W związku z faktem sukcesywnego odnajdywania przez służby ratownicze ciał nieżyjących ofiar katastrofy polecono Policji przygotowanie dozorowanego **Punktu Przechowywania Zwłok**. Rolę tę spełniły udostępnione przez straż pożarną 2 namioty, w których umieszczano zwłoki lub ich fragmenty. Szczątki ofiar następnie poddane były wstępnym oględzinom przez wyznaczonych 2 prokuratorów oraz biegłego lekarza sądowego. Na miejscu katastrofy ujawniono zwłoki łącznie 16 osób, które następnie były sukcesywnie przewożone do prosektorium w Zawierciu, gdzie przy udziale prokuratorów Prokuratur Rejonowych w Zawierciu i Myszkowie dokonywano **czynności identyfikacyjnych.**

Ponieważ większość zmarłych nie posiadała przy sobie dokumentów, niezbędne było przeprowadzenie **w obecności psychologów** czynności okazania zwłok ofiar katastrofy, w szczególności zgłaszającym się członkom rodzin pokrzywdzonych. Z uwagi na fakt, że wśród ofiar śmiertelnych katastrofy kolejowej pod Szczekocinami ujawniono ciała obywaterek USA i Rosji, prokuratorzy dopuścili do udziału w czynnościach identyfikacyjnych również przedstawiciele służb dyplomatycznych wskazanych krajów.

Następnie polecono przetransportować zwłoki do **Zakładu Medycyny Sądowej Śląskiego Uniwersytetu Medycznego w Katowicach**, gdzie 2 oddelegowani prokuratorzy Prokuratury Okręgowej w Częstochowie kontynuowali czynności okazania oraz uczestniczyli w sekcjach zwłok ofiar katastrofy. Głównymi przyczynami zgonów okazały się ciężkie i rozległe urazy wielonarządowe.

Z uwagi na powstałe wątpliwości w procesie identyfikacji niektórych ofiar oraz zabezpieczenie na miejscu zdarzenia różnorodnych fragmentów ciał ludzkich, prokuratorzy dodatkowo zlecieli biegłym medykom sądowym pobranie od osób zmarłych oraz członków ich rodzin materiału dowodowego i porównawczego do **badania genetycznych**.

W związku z ujawnieniem wśród ofiar członków załóg trakcyjnych, w tym maszynistów obu pociągów, prokuratorzy polecieli biegłym zabezpieczyć materiał biologiczny tych osób do **badania histopatologicznych oraz toksykologicznych**.

Należy zaznaczyć, że **w siedzibie** wskazanego **Zakładu Medycyny Sądowej w Katowicach realizowane były wszystkie czynności o charakterze administracyjno-technicznym**. W szczególności prokuratorzy wystawiali zezwolenia na pochowanie zwłok, które przekazywali wyznaczonemu pracownikowi Wydziału Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego Śląskiego Urzędu Wojewódzkiego w Katowicach, odpowiedzialnemu także za uzyskanie aktów zgonów we właściwych urzędach stanu cywilnego, a następnie przekazanie ich rodzinom zmarłych lub innym osobom zajmującym się pochówkiem.

7. Ustalenie **przyczyn katastrofy**.

Z uwagi na potrzebę zabezpieczenia maksymalnej ilości informacji oraz dowodów umożliwiających późniejszą rekonstrukcję przebiegu zdarzenia i ustalenie przyczyn katastrofy, **działania prokuratorów nie mogły ograniczyć się jedynie do miejsca wypadku**.

Jeszcze w godzinach nocnych z 3 na 4 marca 2012 roku jeden z wyznaczonych prokuratorów przystąpił do zabezpieczenia znajdującej się w posterunku odgałęźnym w Starzynch dokumentacji mogącej mieć związek z zaistnieniem katastrofy. Dokonano

ogłędzin książki kontroli urządzeń sterowania ruchem, a następnie z udziałem powołanego w tym celu **biegłego z zakresu kolejnictwa** przeprowadzono oględziny posterunku odgałęźnego w Starzynach, jak również znajdujących się tam zwrotnic. Ustalono wstępnie, że bezpośrednią przyczyną katastrofy mogło być skierowanie przez dyżurnego z posterunku w Starzynach pociągu *Interregio* relacji Warszawa-Kraków na niewłaściwy tor.

Przestawienie zwrotnicy mogło zostać dokonane przez dyżurnego zarówno „zdalnie” – za pomocą odpowiedniego przełącznika na przekaźnikowym (kostkowym) pulpicie sterowniczym, jak i ręcznie „na gruncie” – za pomocą będącej na wyposażeniu posterunku korby i kluczy do rozjazdu. Oględziny wykazały, że zwrotnica nie została przestawiona we właściwe położenie ani automatycznie, ani ręcznie, korba zaś służąca do ręcznego przestawienia zwrotnicy znajdowała się w budynku i była oplombowana, co wskazywało na to, że nie została użyta.

W tym samym czasie inny prokurator dokonywał oględzin urządzeń sterowania ruchem w posterunku Sprowa, w efekcie których ustalił, że posterunek ten dysponował nowocześniejszym, elektronicznym systemem sterowania ruchem – obsługiwanym komputerowo. Przy udziale **biegłego z zakresu informatyki** zostały zabezpieczone zapisy z dysku twardego urządzenia sterowniczego posterunku w Sprowej. W wyniku przeprowadzonych czynności z udziałem biegłych ustalono, że dyżurna tego posterunku wydała tzw. „sygnał zastępczy” zezwalający na jazdę pociągu relacji Przemyśl-Warszawa, bez dokonania sprawdzenia przyczyny zajętości toru na odcinku Starzyny-Sprowa, a także nie powiadomiła drużyny trakcyjnej pociągu *Intercity* o konieczności ograniczenia prędkości do maksymalnie 20 km/h.

Dodatkowo dokonano zabezpieczenia zapisów urządzeń rejestrujących prowadzone rozmowy telefoniczne i radiowe w posterunkach Starzyny i Sprowa, jak również w nastawni kolejowej w Kozłowie. Zapisy te zostały następnie przekazane powołanemu **biegłemu z zakresu badania audiodokumentów** w celu wykonania stenogramów prowadzonych rozmów. Ponadto **zabezpieczono i poddano oględzinom całość** znajdującej się w obu posterunkach **dokumentacji** w postaci: dzienników ruchu, dzienników oględzin rozjazdów, dzienników telefonicznych i książek kontroli urządzeń sterowania ruchem kolejowym. Analogiczne dokumenty zabezpieczono również we współpracujących z posterunkami w Starzynach i Sprowej nastawniach kolejowych w Psarach i Kozłowie.

Dokonane przez prokuratorów wstępne oględziny zabezpieczonych dokumentów wykazały, że dyżurni posterunków Starzyny i Sprowa w prowadzonej dokumentacji mogli poświadczyć nieprawdę co do czynności, jakie podejmowali w związku z kierowaniem

ruchem uczestniczących w katastrofie pociągów *Intercity* „Jan Brzechwa” i *Interregio* „Jan Matejko”.

Prokuratorzy przesłuchali dodatkowo w charakterze **świadków** bezpośrednich przełożonych wskazanych dyżurnych ruchu. Czynności te potwierdziły dokonane wcześniej ustalenia, umożliwiając przy tym prokuratorom bliższe rozeznanie się w specjalistycznej problematyce funkcjonowania ruchu kolejowego oraz specyficznych **pojęciach i nazewnictwie** używanym na kolei. Świadkowie zeznali, że w przypadku ewentualnej usterki rozjazdu ruch pociągów może odbywać się normalnie, przy czym to na dyżurnym ciąży obowiązek sprawdzenia stanu rozjazdu i doprowadzenia go ręcznie do odpowiedniego ułożenia. Ponadto dyżurny winien obserwować przejazd pociągu, a także mógł i powinien zauważyć, że pociąg przemieszcza się po niewłaściwym torze. Wówczas, zgodnie z przyjętymi pragmatykami służbowymi, powinien skontaktować się z maszynistą lub użyć sygnału RADIO-STOP, który automatycznie zatrzymuje pociąg.

Opisywane ustalenia faktyczne stanowiły podstawę do wydania przez prokuratora koordynującego pracę prokuratorów na miejscu zdarzenia polecenia zatrzymania pełniących służbę w czasie katastrofy dyżurnych ruchu posterunków w Starzynie i Sprowej.

Zlecone w krótkim czasie od katastrofy **badania trzeźwości** wykazały, że dyżurni w chwili zdarzenia nie znajdowali się pod wpływem alkoholu. Dla potrzeb prowadzonego postępowania karnego prokuratorzy polecieli Policji **zabezpieczyć dokumentację specjalistycznych szkoleń zawodowych**, w których uczestniczyli wskazani dyżurni ruchu kolejowego, oraz dotyczącą tych osób **dokumentację medyczną**.

W związku z ustaleniem, iż odcinek linii kolejowej, na którym doszło do katastrofy, był w nieodległym czasie remontowany, prokuratorzy zlecili Policji **zabezpieczenie dokumentacji powykonawczej** dot. przeprowadzonej modernizacji odcinka drogi kolejowej Sprowa-Starzyna.

W nocy z 2 na 3 kwietnia 2012 r. prokuratorzy Wydziału Śledczego Prokuratury Okręgowej w Częstochowie uczestniczyli w **wizji lokalnej** na miejscu katastrofy oraz w posterunkach Starzyna i Sprowa z udziałem powołanych biegłych z Politechniki Śląskiej, gdzie w zbliżonych warunkach atmosferycznych i oświetleniowych, jak również przy użyciu bliźniaczych pojazdów kolejowych, weryfikowano przyjęte wersje śledcze oraz odtwarzano faktyczny przebieg wydarzeń.

W oparciu o zgromadzony bardzo obszerny materiał dowodowy ustalono, że bezpośrednimi przyczynami katastrofy kolejowej pod Szczekocinami były błędy ludzkie,

zarówno po stronie dyżurnych ruchu posterunków w Starzynach i Sprowej, jak i maszynistów pociągów uczestniczących w katastrofie.

Ustalono, że działania wskazanych osób pozostawały ze sobą w ścisłym związku przyczynowo-skutkowym, wyrażającym się konstatacją, iż prawidłowe zachowanie którejkolwiek z tych osób pozwoliłoby na uniknięcie katastrofy.

Nieprawidłowe działania członków drużyn trakcyjnych pociągów polegały na braku wymaganej weryfikacji budzących wątpliwości działań dyżurnych ruchu oraz nienależytym obserwowaniu toru jazdy, a w konsekwencji zbyt późnym wdrożeniu procedury hamowania. W tym zakresie postępowanie karne zostało umorzone na podstawie art. 17 § 1 pkt 5 k.p.k.

Dyżurnym ruchu z posterunków w Starzynach i Sprowej w śledztwie przedstawiono zarzuty popełnienia przestępstwa nieumyślnego spowodowania katastrofy w ruchu lądowym w postaci czołowego zderzenia pociągów osobowych relacji Przemysł-Warszawa Wschodnia i relacji Warszawa Wschodnia-Kraków Główny, w wyniku którego śmierć poniosło 16 osób, 173 pasażerów odniosło obrażenia ciała, a ponadto zniszczeniu uległo mienie w wielkich rozmiarach w postaci taboru i infrastruktury kolejowej o wartości 20 000 000 zł, tj. o przestępstwo z art. 173 § 1, 2 i 4 k.k.

W grudniu 2014 roku skierowano w tej sprawie do sądu akt oskarżenia, zarzucając dodatkowo wskazanym osobom popełnienie przestępstw przeciwko dokumentom.

Na koniec warto zwrócić uwagę na niezwykle istotny element aktywności prokuratorów na miejscu katastrofy kolejowej pod Szczekocinami – **współpracy z przedstawicielami mediów** z całego świata. Szczególne zainteresowanie tym zdarzeniem środków masowego przekazu związane było, co oczywiste, z rozmiarem i tragicznymi skutkami katastrofy, ale również w szerszym aspekcie – z zagadnieniem dotyczącym poziomu bezpieczeństwa środków komunikacji publicznej w Polsce w przeddzień zbliżających się Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012.

Powyższe okoliczności spowodowały niezbędność oddelegowania do współpracy z mediami prokuratora z zespołu prasowego Prokuratury Okręgowej w Częstochowie, który na miejscu zdarzenia pozostawał w stałym i bezpośrednim kontakcie z dziennikarzami. Obsługę medialną katastrofy uzupełniał dyżurujący w siedzibie Prokuratury Okręgowej w Częstochowie prokurator pełniący funkcję rzecznika prasowego.

Przywiązanie należytej wagi do powyższego aspektu aktywności prokuratury skutkowało istotnym wpływem na szybkość i rzetelność informacji przekazywanych przez media, jak również pozytywną oceną pracy prokuratorów przy wyjaśnianiu przyczyn zaistnienia jednej z najtragiczniejszych katastrof w historii polskiej kolei.

Uwagi i propozycje

Zaprezentowane wyżej doświadczenia z udziału prokuratora w wyjaśnieniu przyczyn katastrofy obrazują skalę koniecznych do przewyciężenia trudności o charakterze obiektywnym i determinantów wpływających na kolejność jego działań.

Ogrom wyzwań o charakterze organizacyjnym i decyzyjnym, którym należy podołać, pozwala na sformułowanie uwag o charakterze uogólniającym, jak również wskazanie propozycji uregulowań systemowych, które mogłyby stanowić skuteczne wsparcie dla każdego prokuratora w pokonaniu piętrzących się problemów w kluczowych momentach wyjaśniania przyczyny tragicznego zdarzenia o charakterze masowym. Należałoby zatem:

- 1) wypracować porozumienia pomiędzy prokuraturą, Policją i strażą pożarną, na mocy którego Policja i straż pożarna przyjęłyby na siebie zobowiązanie do:
 - a) zabezpieczenia logistycznego miejsca pracy prokuratora, w tym zapewnienia mu transportu na miejsce zdarzenia pojazdem uprzywilejowanym w ruchu drogowym,
 - b) zapewnienia w krótkim czasie odpowiedniej ilości namiotów, parawanów ogłędzinowych oraz worków do przechowywania zwłok, jak również konwoju karawanów ze zwłokami – celem niezwłocznego i niezakłóconego ich przetransportowania do prosektorium;
- 2) opracować jednolite uregulowania proceduralne, kompetencyjne i decyzyjne, w tym metodyki postępowania na miejscu tragicznych zdarzeń o charakterze masowym (na wzór brytyjskiego CENTREX lub European Truck Accident Causation ETAC)²;
- 3) przygotować i udostępnić prokuratorom broszury z adresami i numerami telefonów do instytutów naukowo-badawczych oraz wykazy specjalności ekspertów i biegłych przydatnych w badaniu katastrof w ruchu lądowym, morskim i powietrznym, jak również spisy telefonów alarmowych do właściwych państwowych komisji badania wypadków;
- 4) organizować cykliczne wspólne szkolenia specjalistyczne z zakresu zamachów terrorystycznych oraz poszczególnych rodzajów katastrof z udziałem wyznaczonych

² Warto odnotować wydaną w sierpniu 2012 r. „Metodykę ogłędzin miejsc przestępstw o charakterze terrorystycznym i katastrof oraz identyfikacji ciał ofiar” <<http://www.szczecin.kwpsp.gov.pl/download.php?type=article&id=76&download=343>>.

prokuratorów szczebla okręgowego oraz funkcjonariuszy z komend wojewódzkich Policji oraz straży pożarnej;

- 5) w trybie pilnym znowelizować ustawę z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzeniu kryzysowym w zakresie współpracy z prokuraturą;
- 6) oddelegować wyspecjalizowanych prokuratorów do udziału w ćwiczeniach służb działających w obszarze zarządzania kryzysowego;
- 7) zoptymalizować działania identyfikacyjne oraz medyczno-sądowe na miejscu katastrof poprzez:
 - a) organizację w każdym mieście wojewódzkim punktów przechowania zwłok (PPZ) – miejsc, gdzie w przypadku katastrofy lub zdarzenia masowego z dużą liczbą ofiar śmiertelnych możliwe będzie przechowywanie w jednym czasie dużej ilości zwłok i szczątków ludzkich,
 - b) przyjęcie trzyetapowego postępowania identyfikacyjnego ofiar śmiertelnych:
 - I etap – wstępny, o charakterze ewidencyjno-przesiewowym (na miejscu katastrofy),
 - II etap – realizowany w Punkcie Przechowania Zwłok (PPZ),
 - III etap – prowadzony w prosektorium Zakładu Medycyny Sądowej;
 - c) wprowadzenie ujednoliconego protokołu oględzin zwłok wzorowanego na Formularzach Identyfikacji Śmiertelnych Ofiar Katastrof DVI Interpolu.

Abstract

This article describes the experiences of the prosecutors of the District Prosecutor's Office in Częstochowa, gained as a result of actions taken at the site of one of the most tragic catastrophes in the history of Polish railways. It also emphasizes the vital role of public prosecutors in collecting evidence. Furthermore, the author describes how logistic obstacles are to be overcome and indicates the order of actions to be taken. A sufficient number of experienced prosecutors and a close co-operation with an independent commission (PKBWK) had a direct impact on revealing the cause of the tragedy. Moreover, active communication with the mass media resulted in a positive reception from the society.