VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/572

z 24. apríla 2020

o štruktúre, ktorá sa má dodržiavať pri vypracúvaní správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov v železničnej doprave

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 z 11. mája 2016 o bezpečnosti železníc ([1]), a najmä na jej článok 24 ods. 2,

keďže:

(1) V smernici (EÚ) 2016/798 sa stanovuje rámec, ktorým sa zabezpečuje, že vnútroštátne vyšetrovacie orgány (VVO) zodpovedné za podávanie správ o vyšetrovaní nehôd a incidentov v železničnej doprave v celej Únii v súlade s jej článkom 22 uverejňujú výsledky vyšetrovania nehôd a incidentov.

(2) Správy o vyšetrovaniach a všetky zistenia a následné odporúčania poskytujú kľúčové informácie pre budúce zlepšovanie bezpečnosti železničnej dopravy v jednotnom európskom železničnom priestore. V súlade s článkom 26 smernice (EÚ) 2016/798 musia adresáti bezpečnostných odporúčaní prijať kroky na ich realizáciu a podať o tom správu vyšetrovaciemu orgánu.

(3) Jednotná štruktúra správy o vyšetrovaní by mala uľahčiť ich vzájomnú výmenu. Na tento účel bola v súlade s článkom 37 ods. 3 písm. e) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 ([2]) vytvorená verejná databáza spravovaná v rámci zodpovednosti Železničnej agentúry Európskej únie, ktorá je dostupná cez agentúru.

(4) S cieľom uľahčiť prístup k užitočným informáciám a uplatňovanie na iné európske zainteresované strany sa vyžaduje, aby boli niektoré časti správy vypracované v dvoch jazykoch EÚ.

(5) Štruktúra by mala chrániť VVO pred zasahovaním zvonka a zaručiť, aby sa vyšetrovanie vykonalo nezávislým spôsobom v súlade s článkom 21 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798.

(6) Z bezpečnostných správ o nehodách a incidentoch by mali plynúť ponaučenia z minulých nehôd a incidentov. Mali by uľahčiť identifikáciu bezpečnostných rizík a v budúcnosti odstrániť podobné bezpečnostné riziká a umožniť subjektom v železničnom sektore, aby v prípade potreby preskúmali svoje posúdenie rizík súvisiacich s ich činnosťami a aktualizovali svoje systémy riadenia bezpečnosti, prípadne aj prijali nápravné opatrenia podľa bodu 7.1.3 prílohy I a bodu 7.1.3 prílohy II k delegovanému nariadeniu Komisie (EÚ) 2018/762 ([3]). Na tento účel by mali byť informácie obsiahnuté v takýchto správach štruktúrované tak, aby boli ľahko prístupné.

(7) Železničná agentúra Európskej únie (ďalej len „agentúra“), ktorá správy zhromažďuje, by mala zabezpečiť, aby vhodný IT nástroj umožňoval ľahké vyhľadávanie na mieru prispôsobené špecifickým potrebám používateľa (napr. používanie kľúčových slov).

(8) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom výboru uvedeného v článku 28 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/798,

---

([1]) Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 102.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/796 z 11. mája 2016 o Železničnej agentúre Európskej únie, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 881/2004 (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2016, s. 1).

([3]) Delegované nariadenie Komisie (EÚ) 2018/762 z 8. marca 2018, ktorým sa stanovujú spoločné bezpečnostné metódy týkajúce sa požiadaviek na systémy riadenia bezpečnosti podľa smernice Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/798 a ktorým sa zrušujú nariadenia Komisie (EÚ) č. 1158/2010 a (EÚ) č. 1169/2010 (Ú. v. EÚ L 129, 25.5.2018, s. 26).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy a rozsah pôsobnosti

Týmto nariadením sa stanovuje jednotná štruktúra správy o vyšetrovaní nehôd a incidentov v zmysle článku 20 ods. 1 a 2 smernice (EÚ) 2016/798.

Článok 2

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

1. „príčinný faktor“ je akékoľvek konanie, opomenutie, udalosť alebo okolnosti, alebo ich kombinácia, ktoré by s najväčšou pravdepodobnosťou zabránili výskytu udalosti, keby boli napravené, odstránené alebo keby sa im podarilo zabrániť;
2. „napomáhajúci faktor“ je akékoľvek konanie, opomenutie, udalosť alebo okolnosti, ktoré majú vplyv na výskyt udalosti tým, že zvyšujú jej pravdepodobnosť, zrýchľujú jej účinok v čase alebo zvyšujú závažnosť následkov, ale ich odstránenie by výskytu udalosti nezabránilo;
3. „systémový faktor“ je akýkoľvek príčinný alebo napomáhajúci faktor organizačnej, riadiacej, spoločenskej alebo regulačnej povahy, ktorý pravdepodobne bude mať vplyv na výskyt podobných a súvisiacich udalostí v budúcnosti, zahŕňajúci najmä podmienky regulačného rámca, návrh a uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti, zručnosti zamestnancov, postupy a údržbu.

Článok 3

Štruktúra správy

Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia článku 20, článku 24 ods. 1 a 2 smernice (EÚ) 2016/798, sa správy o vyšetrovaní vypracujú dodržiavajúc v čo najväčšej miere štruktúru stanovenú v prílohe I.

Body 1, 5 a 6 prílohy I sa vypracujú v druhom úradnom jazyku EÚ. Tento preklad by mal byť k dispozícii najneskôr 3 mesiace po doručení správy.

Tieto správy sa agentúre sprístupnia v digitálnom formáte, ktorý umožní prístup k nim, ich digitálnu indexáciu a analýzu.

Článok 4

Prechodné obdobie

Pokiaľ ide o nehody a incidenty, pri ktorých sa už prijalo rozhodnutie o začatí vyšetrovania v súlade s článkom 22 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798 v čase nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia, sa vyšetrovací orgán môže rozhodnúť, či bude dodržiavať štruktúru správy uvedenú v prílohe I, alebo či bude dodržiavať prílohu V k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES ([4]).

Článok 5

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

([4]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2004/49/ES z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14/ES o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 30.4.2004, s. 44).

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 24. apríla 2020

Za Komisiu
Predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Štruktúra, ktorá sa má dodržiavať pri vypracúvaní správ

V súlade s článkom 24 ods. 1 smernice (EÚ) 2016/798 sa správy o nehodách a incidentoch musia v čo najväčšej možnej miere koncipovať podľa tu stanovenej štruktúry, prispôsobenej druhu a závažnosti nehody alebo incidentu. V zásade to zahŕňa vyplnenie všetkých bodov 1 až 6 prípadne aj ich podbodov v jednotlivých písmenách. Ak nie sú k dispozícii žiadne relevantné informácie alebo sa nevyžadujú vzhľadom na okolnosti výskytu udalosti, v príslušných bodoch alebo podbodoch sa uvedie vyhlásenie „neuplatňuje sa“, ktorým sa informácie označia za informácie, ktoré sa v súvislosti s týmto vyšetrovaním nepovažujú za relevantné. Toto vyhlásenie možno vložiť súhrnne buď na začiatku alebo na konci príslušného bodu alebo podbodu.

1. **Zhrnutie**

Zhrnutie je neoddeliteľnou súčasťou správy a musí byť jasné, tak aby sa mu dalo rozumieť bez ďalšieho kontextu.

Poskytuje prehľad základných skutočností o výskyte udalosti: krátky opis nehody alebo incidentu; kedy, kde a ako sa to stalo a záver o jeho príčinách a dôsledkoch. Zhrnutie sa vzťahuje na všetky faktory (príčinné, napomáhajúce a/alebo systémové) identifikované v rámci vyšetrovania. Zhrnutie poskytuje v prípade potreby zoznam bezpečnostných odporúčaní a ich adresátov.

2. **Vyšetrovanie a jeho kontext**

Táto časť správy obsahuje ciele a kontext vyšetrovania. Uvedú sa v nej všetky faktory, ako napr. oneskorenia, ktoré môžu mať negatívny vplyv na vyšetrovanie alebo inak ovplyvniť jeho závery.

1.	Rozhodnutie o začatí vyšetrovania:	
2.	Podnet na rozhodnutie o začatí vyšetrovania, napr. odkazom na článok 20 ods. 1 (závažná nehoda) alebo článok 20 ods. 2 písm. a) – d):	
3.	Rozsah a obmedzenia vyšetrovania vrátane jeho odôvodnenia, ako aj vysvetlenie každého oneskorenia, ktoré sa považuje za riziko, alebo iného vplyvu na vykonávanie vyšetrovania alebo jeho závery:	*Informácie o rozsahu a obmedzeniach môžu byť podrobnejšie uvedené v bode 4.*
4.	Súhrnný opis technických kapacít a funkcií v tíme vyšetrovateľov. Zahŕňa tých, ktorí patria k iným vyšetrovacím orgánom alebo externým zúčastneným stranám, ako aj dôkaz o ich nezávislosti od strán, ktoré sa podieľali na výskyte udalosti:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
5.	Opis komunikačného a konzultačného procesu nadviazaného počas vyšetrovania s osobami alebo subjektmi, ktoré sa na výskyte udalosti podieľali, a v súvislosti s poskytnutými informáciami:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
6.	Opis úrovne spolupráce ponúkanej zúčastnenými subjektmi:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
7.	Opis metód a techník vyšetrovania, ako aj analytických metód použitých na určenie skutočností a zistení uvedených v správe. V opise skutočností sa musia uvádzať prinajmenšom: — udalosti a podmienky, ktoré viedli k výskytu udalosti; — akékoľvek predchádzajúce udalosti, ktoré viedli k výskytu; — pokyny, povinné postupy, mechanizmy spätnej väzby a/alebo kontrolné mechanizmy, ktoré viedli k výskytu danej udalosti alebo v nej inak zohrali úlohu.	*Napr. pohovory, prístup k dokumentácii a záznamom v systéme prevádzky.*

8.	Opis ťažkostí a osobitných problémov, ktoré sa počas vyšetrovania vyskytli.	
9.	Akákoľvek prípadná interakcia so súdnymi orgánmi	
10.	Prípadne akékoľvek iné informácie relevantné v súvislosti s vyšetrovaním.	

3. **Opis výskytu udalosti**

Táto časť správy obsahuje podrobný opis mechanizmu výskytu udalosti na základe informácií zhromaždených počas vykonaného vyšetrovania.

a) *Informácie o výskyte udalosti a pozadie jej výskytu:*

1.	Opis druhu udalosti:	
2.	Dátum, presný čas a miesto výskytu udalosti:	
3.	Opis miesta výskytu udalosti vrátane poveternostných a geografických podmienok v čase výskytu udalosti a či sa vykonávali nejaké práce na danom mieste alebo v jeho blízkosti:	
4.	Úmrtia, zranenia a majetkové škody: — cestujúci, zamestnanci alebo dodávatelia, používatelia priecestí, neoprávnené osoby, iné osoby na nástupišti, iné osoby mimo nástupišťa, — náklad, batožina a iný majetok, — železničné koľajové vozidlá, infraštruktúra a životné prostredie.	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
5.	Opis iných dôsledkov vrátane vplyvu výskytu udalosti na bežnú prevádzkovú činnosť zúčastnených subjektov:	
6.	Identifikácia osôb, ich funkcií a zúčastnených subjektov, vrátane prípadných prepojení medzi dodávateľmi a/alebo inými príslušnými stranami:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
7.	Opis a identifikátory vlaku(-ov) a ich zostavy vrátane železničných koľajových vozidiel, ktoré sa na výskyte udalosti podieľali, a ich evidenčných čísel:	
8.	Opis príslušných častí infraštruktúry a systému návestenia – druh koľaje, výhybka, stavadlo, návestidlo, systémy vlakového zabezpečovača:	
9.	Prípadne akékoľvek ďalšie informácie, ktoré sú relevantné na účely opisu výskytu udalosti a pozadia výskytu:	

b) *Skutkový opis udalostí:*

1.	Sled bezprostredných udalostí vedúcich k výskytu udalosti vrátane: — konaní zúčastnených osôb, — fungovania železničných koľajových vozidiel a technických zariadení — fungovania systému prevádzky:	*napr. začiatočný bod jazdy vlaku, začiatok zmeny zúčastneného zamestnanca* *napr. opatrenia prijaté zamestnancami na riadenie dopravy a návestenie, výmena verbálnych správ a písomných rozkazov v súvislosti s výskytom*

		napr. systém návestenia a riadenia/zabezpečenia, infraštruktúra, komunikačné zariadenia, železničné koľajové vozidlá, údržba atď.
2.	Sled udalostí od výskytu až po ukončenie prác záchranných služieb vrátane: — opatrení prijatých na ochranu a zabezpečenie miesta výskytu, — úsilia záchranných a pohotovostných služieb.	*napr. spustenie núdzového plánu železnice, spustenie núdzového plánu verejných záchranných služieb, polície a zdravotníckych služieb a ich postupnosť*

4. **Prípadná analýza udalosti s ohľadom na jednotlivé napomáhajúce faktory**

V tejto časti správy sa analyzujú určené skutočnosti a zistenia (t. j. výkonnosť prevádzkovateľov, železničných koľajových vozidiel a/alebo technických zariadení), ktoré spôsobili, že došlo k výskytu udalosti. Analýza vedie k identifikácii faktorov rozhodujúcich z hľadiska bezpečnosti, ktoré spôsobili, že došlo k výskytu udalosti alebo k nej inak prispeli, vrátane skutočností označených ako predchádzajúce udalosti. Nehodu alebo incident môžu spôsobiť príčinné, systémové a napomáhajúce faktory, ktoré sú rovnako dôležité a mali by sa zohľadniť počas vyšetrovania.

Analýza sa môže rozšíriť o podmienky, mechanizmy spätnej väzby a/alebo kontrolné mechanizmy v rámci celého železničného systému, ktoré boli identifikované ako aktívne ovplyvňujúce vznik podobných prípadov výskytu. Mohlo by to zahŕňať fungovanie systémov riadenia bezpečnosti zúčastnených strán a regulačné činnosti v oblasti osvedčovania a dohľadu.

Pri každej z identifikovaných udalostí alebo faktorov (príčinných alebo napomáhajúcich), ktoré sa javia ako rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti, sa v súlade s flexibilitou, ktorú štruktúra ponúka (pozri vyššie), zohľadňujú tieto prvky.

a) *Úlohy a povinnosti*

Bez toho, aby bol dotknutý článok 20 ods. 4 smernice (EÚ) 2016/798, táto časť správy vedie k identifikácii a analýze úloh a povinností jednotlivých osôb a subjektov prípadne vrátane príslušných zamestnancov a ich vymedzených úloh a funkcií, ktoré boli označené ako osoby a subjekty, ktoré sa z hľadiska bezpečnosti rozhodujúcim spôsobom podieľali na výskyte udalosti alebo na akejkoľvek činnosti, ktorá viedla k jej výskytu.

1.	Železničné podniky a/alebo manažéri infraštruktúry:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
2.	Subjekty zodpovedné za údržbu, údržbárske dielne a/alebo iní poskytovatelia údržby:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
3.	Výrobcovia železničných koľajových vozidiel alebo iní dodávatelia železničných produktov:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
4.	Vnútroštátne bezpečnostné orgány a/alebo Železničná agentúra Európskej únie:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
5.	Notifikované orgány, určené orgány a/alebo orgány pre posudzovanie rizika:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
6.	Certifikačné orgány subjektov zodpovedných za údržbu uvedených v bode 2:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.*
7.	Akákoľvek iná osoba alebo subjekt relevantné pre výskyt, zdokumentované alebo nezdokumentované v niektorom z príslušných systémov riadenia bezpečnosti alebo uvedené v registri alebo príslušnom právnom rámci:	*Ak sa osobám alebo subjektom poskytuje anonymita, bližšie to vysvetlite.* *napr. držitelia vozidiel, prevádzkovatelia terminálov, nakladači alebo plniči*

b) *Železničné koľajové vozidlá a technické zariadenia:*

Príčinné faktory alebo dôsledky výskytu udalosti, ktoré boli označené ako súvisiace so stavom železničných koľajových vozidiel alebo technických zariadení vrátane možných napomáhajúcich faktorov súvisiacich s činnosťami a rozhodnutiami, ako napr.:

1.	Vyplývajúce z konštrukčného návrhu železničných koľajových vozidiel, železničnej infraštruktúry alebo technických zariadení:	
2.	Vyplývajúce z inštalácie a uvedenia do prevádzky železničných koľajových vozidiel, železničnej infraštruktúry alebo technického zariadenia:	
3.	V rámci zodpovednosti výrobcov železničných koľajových vozidiel alebo iných dodávateľov železničných produktov:	
4.	Vyplývajúce z údržby a/alebo úpravy železničných koľajových vozidiel alebo technických zariadení:	
5.	V rámci zodpovednosti subjektov poverených údržbou, údržbárskych dielní a iných poskytovateľov údržby:	
6.	A akékoľvek ďalšie faktory alebo dôsledky považované za relevantné na účely vyšetrovania:	

c) *Ľudské faktory*

Ak súviseli príčinné alebo napomáhajúce faktory alebo dôsledky výskytu udalosti s ľudskými činnosťami, pozornosť sa venuje zvláštnym okolnostiam a spôsobu, akým zamestnanci vykonávajú bežné činnosti počas bežnej prevádzky, a ľudským a organizačným faktorom, ktoré môžu ovplyvniť konanie a/alebo rozhodnutia, vrátane týchto prvkov:

1.	Ľudské a osobné charakteristiky: a) odborná príprava a rozvoj vrátane zručností a skúseností, b) zdravotné a osobné okolnosti, ktoré výskyt udalosti ovplyvnili, vrátane existencie fyzického alebo psychického stresu, c) únava, d) motivácia a postoj.	
2.	Pracovné faktory a) štruktúra úlohy, b) konštrukčný návrh zariadení, ktoré majú vplyv na rozhranie človek-stroj, c) komunikačné prostriedky, d) postupy a procesy, e) pravidlá prevádzky, miestne pokyny, požiadavky na personál, predpisy týkajúce sa údržby a uplatniteľné normy, f) pracovný čas zúčastnených zamestnancov, g) postupy na riešenie rizík, h) kontext, strojové zariadenia, vybavenie a pokyny ovplyvňujúce pracovné postupy.	
3.	Organizačné faktory a úlohy: a) plánovanie pracovnej sily a pracovné zaťaženie, b) komunikácia, informácie a tímová práca, c) nábor a výber, zdroje, d) riadenie výkonnosti a dohľad, e) kompenzácia (platové ohodnotenie), f) vedúce postavenie, mocenské otázky, g) organizačná kultúra, h) právne otázky (vrátane príslušných pravidiel a predpisov EÚ a členských štátov), i) podmienky regulačného rámca a uplatňovanie systému riadenia bezpečnosti.	

4.	Environmentálne faktory: a) pracovné podmienky (hluk, osvetlenie, vibrácie,...), b) poveternostné a geografické podmienky, c) práce vykonané na danom mieste alebo v jeho blízkosti.	
5.	A akýkoľvek iný faktor relevantného na účely vyšetrovania v uvedených bodoch 1, 2, 3, 4.	

d) *Mechanizmy spätnej väzby a kontroly vrátane riadenia rizík a bezpečnosti, ako aj procesov monitorovania.*

1.	Príslušné podmienky regulačného rámca:	
2.	Procesy, metódy, obsah a výsledky činností posudzovania rizika a monitorovania, ktoré vykonáva ktorýkoľvek z týchto zúčastnených subjektov: železničné podniky, manažéri infraštruktúry, subjekty zodpovedné za údržbu, údržbárske dielne, iní poskytovatelia údržby, výrobcovia a akékoľvek iné subjekty, a správy z nezávislého posúdenia uvedeného v článku 6 vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 402/2013 ([1]):	
3.	Systém riadenia bezpečnosti dotknutých železničných podnikov a manažérov infraštruktúry vrátane základných prvkov uvedených v článku 9 ods. 3 smernice (EÚ) 2016/798 a všetkých právnych vykonávacích aktov EÚ:	
4.	Systém riadenia subjektu/subjektov zodpovedných za údržbu a údržbárskych dielní vrátane funkcií uvedených v článku 14 ods. 3 a prílohe III k smernici (EÚ) 2016/798 a v akýchkoľvek následných vykonávacích aktoch:	
5.	Výsledky dohľadu zo strany vnútroštátnych bezpečnostných orgánov v súlade s článkom 17 smernice (EÚ) 2016/798:	
6.	Povolenia, osvedčenia a správy o posúdení, ktoré vydala agentúra, vnútroštátne bezpečnostné orgány alebo iné orgány posudzovania zhody: — bezpečnostné povolenia/bezpečnostné osvedčenia dotknutých manažérov infraštruktúry a železničných podnikov, — povolenie na uvedenie pevných zariadení do prevádzky a povolenia pre vozidlá na uvedenie na trh, — subjekt zodpovedný za údržbu a údržbárske dielne (vrátane certifikácie).	
7.	Ostatné systémové faktory:	

([1]) Vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 402/2013 z 30. apríla 2013 o spoločnej bezpečnostnej metóde hodnotenia a posudzovania rizík, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 352/2009 (Ú. v. EÚ L 121, 3.5.2013, s. 8).

e) *Predchádzajúce prípady výskytu podobného charakteru, ak sú k dispozícii.*

5. **Závery**

Závery obsahujú:

a) *Zhrnutie analýzy a záverov, pokiaľ ide o príčiny výskytu udalosti*

V záveroch sa zhrnú identifikované príčinné a napomáhajúce faktory súvisiace s výskytom udalosti vrátane bezprostredných a hlbších systémových faktorov, ako aj chýbajúce alebo neprimerané bezpečnostné opatrenia, v prípade ktorých sa odporúčajú kompenzačné opatrenia. Okrem toho sa v nich uvádza schopnosť zúčastnených organizácií riešiť túto otázku prostredníctvom ich systémov riadenia bezpečnosti s cieľom predchádzať budúcim nehodám a incidentom.

b) *Opatrenia prijaté od výskytu udalosti*

c) *Dodatočné pripomienky:*

Bezpečnostné otázky identifikované počas vyšetrovania, ktoré ale nie sú pre závery o príčinách a dôsledkoch výskytu udalosti relevantné.

6. **Bezpečnostné odporúčania**

Ak je to vhodné, táto časť správy obsahuje bezpečnostné odporúčania s jediným cieľom zabrániť podobným prípadom výskytu v budúcnosti.

Vysvetlí sa, prečo chýbajú odporúčania.

Bezpečnostné odporúčania vychádzajú z preukázaných skutočností a dodatočných pripomienok, ako aj z ich analýzy vedúcej k záverom o relevantných príčinách a dôsledkoch výskytu udalosti z hľadiska bezpečnosti.

Bezpečnostné odporúčania sa môžu vydať aj v súvislosti s dodatočnými pripomienkami bez akéhokoľvek príčinného alebo napomáhajúceho vzťahu k prípadu výskytu.