

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/572 AL COMISIEI**din 24 aprilie 2020****privind structura de raportare care trebuie urmată pentru rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor feroviare****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară ⁽¹⁾, în special articolul 24 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Directiva (UE) 2016/798 oferă un cadru pentru asigurarea faptului că rezultatele investigațiilor privind accidentele și incidentele sunt diseminate de către organismele naționale de investigare (ONI) responsabile pentru raportarea cu privire la investigarea accidentelor și a incidentelor feroviare din întreaga Uniune, în conformitate cu articolul 22 din directivă.
- (2) Rapoartele privind investigațiile, precum și eventualele constatări și recomandări ulterioare oferă informații esențiale pentru îmbunătățirea în viitor a siguranței feroviare din spațiul feroviar unic european. În conformitate cu articolul 26 din Directiva (UE) 2016/798, recomandările privind siguranța trebuie puse în practică de către destinatari, iar măsurile luate trebuie raportate organismului de investigare.
- (3) O structură comună a raportului de investigare trebuie să faciliteze diseminarea rapoartelor. În acest scop, în conformitate cu articolul 37 alineatul (3) litera (e) din Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului ⁽²⁾, a fost instituită o bază de date publică, gestionată sub responsabilitatea Agenției Uniunii Europene pentru Căile Ferate, care este accesibilă prin intermediul agenției.
- (4) Pentru a facilita accesul la informații utile și aplicarea acestora în cazul altor părți interesate din Europa, unele părți ale raportului sunt solicitate în două limbi europene.
- (5) Această structură trebuie să protejeze ONI împotriva interferențelor externe și să garanteze că investigația a fost efectuată în mod independent în conformitate cu articolul 21 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/798.
- (6) Rapoartele de investigare a accidentelor și a incidentelor de siguranță trebuie să asigure faptul că se pot trage învățăminte din accidentele și incidentele survenite în trecut. Ele trebuie să faciliteze identificarea riscurilor pentru siguranță și eliminarea în viitor a riscurilor pentru siguranță similare și să permită actorilor din sectorul feroviar să își revizuiască evaluarea riscurilor legate de operațiunile lor și să își actualizeze sistemele de management al siguranței atunci când este necesar, inclusiv atunci când trebuie adoptate măsuri corective, în temeiul punctului 7.1.3 din anexa I și a punctului 7.1.3 din anexa II la Regulamentul delegat (UE) 2018/762 al Comisiei ⁽³⁾. În acest scop, informațiile cuprinse în aceste rapoarte trebuie structurate, pentru a fi ușor accesibile.
- (7) Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate (denumită în continuare „agenția”), care colectează rapoartele, trebuie să dispună de un instrument informatic adecvat care să ofere o accesare ușoară, adaptată la nevoile specifice ale utilizatorului (de exemplu, prin utilizarea de cuvinte-cheie).
- (8) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului menționat la articolul 28 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/798,

⁽¹⁾ JO L 138, 26.5.2016, p. 102.

⁽²⁾ Regulamentul (UE) 2016/796 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2016 privind Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 881/2004 (JO L 138, 26.5.2016, p. 1).

⁽³⁾ Regulamentul delegat (UE) 2018/762 al Comisiei din 8 martie 2018 de stabilire a unor metode comune de siguranță privind cerințele sistemului de management al siguranței, în temeiul Directivei (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului, și de abrogare a Regulamentelor (UE) nr. 1158/2010 și (UE) nr. 1169/2010 ale Comisiei (JO L 129, 25.5.2018, p. 26).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiect și domeniu de aplicare

Prezentul regulament stabilește o structură comună de raportare pentru investigațiile privind accidentele și incidentele menționate la articolul 20 alineatele (1) și (2) din Directiva (UE) 2016/798.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „factor causal” înseamnă orice acțiune, omisiune, eveniment sau condiție ori o combinație a acestora care, dacă ar fi fost corectat(ă), eliminat(ă) sau evitat(ă), ar fi putut împiedica producerea accidentului sau incidentului, după toate probabilitățile;
2. „factor contributiv” înseamnă orice acțiune, omisiune, eveniment sau condiție care afectează un accident sau incident prin creșterea probabilității de producere a acestuia, prin accelerarea efectului în timp sau prin sporirea gravității consecințelor, însă a cărui eliminare nu ar fi împiedicat producerea accidentului sau incidentului;
3. „factor sistemic” înseamnă orice factor causal sau contributiv de natură organizațională, managerială, societală sau de reglementare care ar putea afecta accidente sau incidente similare și conexe în viitor, incluzând, mai ales, condițiile cadrului de reglementare, proiectarea și aplicarea sistemului de management al siguranței, competențele personalului, procedurile și întreținerea.

Articolul 3

Structura de raportare

Fără a se aduce atingere dispozițiilor articolului 20 și ale articolului 24 alineatele (1) și (2) din Directiva (UE) 2016/798, rapoartele de investigare se emit urmând cât mai îndeaproape posibil structura stabilită în anexa I.

Punctele 1, 5 și 6 din anexa I se redactează într-o a doua limbă europeană oficială. Această traducere trebuie să fie disponibilă cel târziu la 3 luni de la transmiterea raportului.

Rapoartele se pun la dispoziția agenției în format digital care permite accesul la raport, la analiza și la indexarea digitală a acestuia.

Articolul 4

Tranziție

În ceea ce privește accidentele și incidentele în cazul cărora, la data intrării în vigoare a prezentului regulament, fusese deja luată o decizie de lansare a investigației în conformitate cu articolul 22 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798, organismul de investigare poate decide să urmeze structura de raportare stabilită în anexa I sau structura de raportare din anexa V la Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului (*).

Articolul 5

Intrare în vigoare și aplicare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(*) Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14/CE privind repartizarea capacităților de infrastructură feroviară și perceperea de tarife pentru utilizarea infrastructurii feroviare și certificarea siguranței (Directiva privind siguranța feroviară) (JO L 164, 30.4.2004, p. 44)

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 24 aprilie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

Structura care trebuie urmată pentru raportare

În conformitate cu articolul 24 alineatul (1) din Directiva (UE) 2016/798, rapoartele privind accidentele și incidentele trebuie să urmeze cât mai aproape posibil structura stabilită în prezenta anexă, adaptată la tipul și la gravitatea accidentului sau a incidentului. Este necesar, în principiu, să se completeze cu informații fiecare dintre titlurile 1-6, inclusiv subtitlurile marcate cu litere, acolo unde este relevant. În cazul în care nu sunt disponibile sau nu sunt necesare informații relevante, din cauza circumstanțelor accidentului sau incidentului, la titlurile sau subtitlurile corespunzătoare se înscrie mențiunea „nu se aplică”, care le identifică drept irelevante în contextul investigației respective. Această mențiune se poate face în mod agregat, fie la începutul, fie la sfârșitul titlului sau al subtitlului relevant.

1. Rezumat

Rezumatul este o parte integrantă a raportului și trebuie să fie suficient de explicit încât să poată fi citit în lipsa oricărui alt context.

El trebuie să ofere o prezentare generală a datelor de bază ale accidentului sau incidentului: o scurtă descriere a accidentului sau incidentului; când, unde și cum s-a întâmplat; precum și o concluzie privind cauzele și consecințele sale. Rezumatul trebuie să menționeze toți factorii (cauzali, contributivi și/sau sistemici) identificați în urma investigației. Dacă este cazul, rezumatul trebuie să enumere recomandările privind siguranța și destinatarii acestora.

2. Investigația și contextul acesteia

Această parte a raportului trebuie să prezinte obiectivele și contextul investigației. Ea trebuie să menționeze orice factori, precum întârzierile, care ar putea avea un impact negativ sau ar putea influența în alt mod investigația sau concluziile sale.

1.	Decizia de a iniția o investigație:	
2.	Motivarea deciziei de a iniția o investigație, de exemplu prin trimitere la articolul 20 alineatul (1) (accident grav) sau la articolul 20 alineatul (2) literele (a)-(d):	
3.	Domeniul de aplicare și limitele investigației, inclusiv o justificare a acesteia, precum și o explicație a oricărei întârzieri care este considerată a fi un risc sau un alt impact asupra desfășurării investigației sau concluziilor acesteia:	<i>Informațiile privind domeniul de aplicare și limitele pot fi detaliate la punctul 4.</i>
4.	O descriere agregată a capacităților tehnice și a funcțiilor din cadrul echipei de investigare. Printre acestea se numără cele care aparțin altor organisme de investigare sau părți externe implicate, precum și dovezi privind independența acestora față de părțile implicate în accident sau incident:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
5.	O descriere a procesului de comunicare și de consultare instituit cu persoanele sau cu entitățile implicate în accident sau incident, pe parcursul investigației și în legătură cu informațiile furnizate:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
6.	O descriere a nivelului de cooperare oferit de entitățile implicate:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
7.	O descriere a metodelor și tehnicilor de investigație, precum și a metodelor de analiză aplicate pentru a stabili faptele și constatările menționate în raport. Faptele trebuie să stabilească cel puțin: — evenimentele și condițiile care au condus la producerea accidentului sau incidentului; — eventuali precursori care au condus la cele de mai sus; — instrucțiunile, procedurile obligatorii, mecanismele de feedback și/sau mecanismele de control care au condus la producerea accidentului sau incidentului sau au jucat în alt mod un rol în acest sens.	<i>De exemplu, interviuri, acces la documentație și înregistrări privind sistemul de exploatare,</i>

8.	O descriere a dificultăților și a provocărilor specifice întâmpinate în decursul investigației.	
9.	Orice interacțiuni cu autoritățile judiciare, dacă este cazul.	
10.	Dacă este cazul, orice alte informații relevante în contextul investigației.	

3. Descrierea accidentului sau incidentului

Această parte a raportului trebuie să conțină o descriere detaliată a mecanismului de producere a accidentului sau incidentului, pe baza informațiilor colectate în timpul investigației desfășurate.

(a) Producerea accidentului sau incidentului și informații de context:

1.	Descrierea tipului de accident sau de incident produs:	
2.	Data, ora exactă și locul producerii accidentului sau incidentului;	
3.	Descrierea locului unde s-a produs accidentul sau incidentul, inclusiv condițiile meteorologice și condițiile geografice din momentul producerii accidentului sau incidentului și dacă erau efectuate lucrări în locul respectiv sau în vecinătatea acestuia:	
4.	Decese, vătămări și daune materiale: — călători, angajați sau contractanți, utilizatori ai trecerilor la nivel, intruși, alte persoane aflate pe peron, alte persoane care nu se aflau pe peron; — încărcătură, bagaje și alte bunuri; — material rulant, infrastructură și mediu.	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
5.	Descrierea altor consecințe, inclusiv impactul producerii accidentului sau incidentului asupra activității regulate a actorilor implicați:	
6.	Identificarea persoanelor, a funcțiilor acestora și a entităților implicate, inclusiv posibile interfețe cu contractanții și/sau cu alte părți relevante:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
7.	Descrierea și identificatorii trenului (trenurilor), precum și compunerea acestuia (acestora), inclusiv materialul rulant implicat și numerele de înmatriculare ale acestuia:	
8.	O descriere a părților relevante ale infrastructurii și sistemului de semnalizare – tip de cale ferată, sisteme de aparat de cale, centralizare, semnalizare, protecție a trenurilor:	
9.	Dacă este cazul, orice alte informații relevante pentru descrierea accidentului sau incidentului și informații de context:	

(b) Descrierea faptică a evenimentelor:

1.	<p>Lanțul evenimentelor care au dus la producerea accidentului sau incidentului, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — măsurile luate de persoanele implicate; — funcționarea materialului rulant și a instalațiilor tehnice; — funcționarea sistemului de exploatare: 	<p><i>De exemplu, punctul de plecare al unei călătorii cu trenul, începutul de tură a unui membru al personalului implicat</i></p> <p><i>De exemplu, măsurile luate de personal pentru controlul traficului și semnalizare, schimbul de mesaje verbale și ordinele scrise legate de producerea accidentului sau incidentului</i></p>
----	--	--

		<i>De exemplu, sistemul de control-comandă și semnalizare, infrastructura, echipamentele de comunicații, materialul rulant, întreținerea etc.</i>
2.	Lanțul evenimentelor de la producerea accidentului sau incidentului până la sfârșitul acțiunilor serviciilor de salvare, inclusiv: <ul style="list-style-type: none"> — măsurile luate pentru protecția și securizarea locului unde s-a produs accidentul sau incidentul; — eforturile serviciilor de salvare și de urgență. 	<i>De exemplu, declanșarea planului de urgență feroviar, declanșarea planului de urgență al serviciilor publice de salvare, al poliției și al serviciilor medicale și lanțul său de evenimente</i>

4. Analiza accidentului sau incidentului, dacă este necesar în ceea ce privește factorii contributivi individuali

Această parte a raportului trebuie să analizeze faptele și constatările stabilite (adică performanța operatorilor, a materialului rulant și/sau a instalațiilor tehnice) care au cauzat producerea accidentului sau incidentului: Analiza trebuie să ducă la identificarea factorilor critici de siguranță care au provocat sau au contribuit în alt mod la producerea accidentului sau incidentului, inclusiv faptele identificate drept precursori. Un accident sau incident poate fi cauzat de factori cauzali, sistemici și contributivi care sunt la fel de importanți și care ar trebui să fie luați în considerare în cursul unei investigații.

Analiza poate fi extinsă la condiții, mecanisme de feedback și/sau mecanisme de control de la nivelul întregului sistem feroviar, care au fost identificate ca influențând în mod activ dezvoltarea unor accidente sau incidente similare. Aceasta ar putea include funcționarea sistemelor de management al siguranței ale părților implicate și activitățile de reglementare care vizează certificarea și supravegherea.

Următoarele elemente trebuie incluse pentru fiecare dintre evenimentele sau factorii (cauzali sau contributivi) identificați care par a fi critici din punctul de vedere al siguranței, în conformitate cu flexibilitatea oferită de structură (a se vedea mai sus).

(a) Roluri și sarcini

Fără a se aduce atingere articolului 20 alineatul (4) din Directiva (UE) 2016/798, această parte a raportului trebuie să ducă la identificarea și analizarea rolurilor și a sarcinilor entităților și persoanelor individuale, inclusiv, dacă este necesar, identificarea personalului relevant și a sarcinilor și funcțiilor definite ale acestuia, identificate ca fiind implicate, într-un mod critic din punctul de vedere al siguranței, în producerea accidentului sau incidentului sau în orice activitate care a condus la aceasta.

1.	Întreprinderea feroviară (întreprinderile feroviare) și/sau administratorul (administratorii) de infrastructură:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
2.	Entitatea/entitățile responsabile cu întreținerea, atelierile de întreținere și/sau alți furnizori de servicii de întreținere:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
3.	Producătorii de material rulant sau alți furnizori de produse feroviare:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
4.	Autoritățile naționale de siguranță și/sau Agenția Uniunii Europene pentru Căile Ferate:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
5.	Organismele notificate, organismele desemnate și/sau organismele de evaluare a riscurilor:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
6.	Organismele de certificare a entităților responsabile cu întreținerea menționate la punctul 2:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați.</i>
7.	Orice altă persoană sau entitate relevantă pentru producerea accidentului sau incidentului, documentată sau nu în unul din sistemele relevante de management al siguranței sau menționată într-un registru sau într-un cadru juridic relevant:	<i>Dacă se acordă anonim persoanelor sau entităților, vă rugăm să clarificați. De exemplu, deținătorii de vehicule, furnizorii de terminale, furnizorii de servicii de încărcare sau de umplere</i>

(b) *Materialul rulant și instalațiile tehnice*

Factorii cauzali sau consecințele unui accident sau incident care au fost identificate ca fiind legate de starea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice, inclusiv posibili factori contributivi legați de activități și decizii, precum:

1.	Provenind din proiectarea materialului rulant, a infrastructurii feroviare sau a instalațiilor tehnice:	
2.	Provenind din instalarea și darea în exploatare a materialului rulant, infrastructurii feroviare sau instalației tehnice:	
3.	Datorate producătorilor de material rulant sau altor furnizori de produse feroviare:	
4.	Provenind din întreținerea și/sau modificarea materialului rulant sau a instalațiilor tehnice:	
5.	Datorate entității/entităților responsabile cu întreținerea, atelierelor de întreținere și/sau altor furnizori de servicii de întreținere:	
6.	Și orice alți factori sau alte consecințe considerate relevante în scopul investigației:	

(c) *Factorii umani*

În cazul în care factorii cauzali sau contributivi ori consecințele unui accident sau incident au fost legate (legați) de acțiuni umane, se va acorda atenție circumstanțelor speciale și modului în care activitățile de rutină sunt exercitate de personal în timpul exploatării normale, precum și factorilor umani și organizaționali care pot influența acțiunile și/sau deciziile, inclusiv:

1.	Caracteristici umane și individuale: (a) formare și dezvoltare, inclusiv competențe și experiență; (b) circumstanțe medicale și personale cu influență asupra producerii accidentului sau a incidentului, inclusiv existența stresului fizic sau psihologic; (c) oboseală; (d) motivație și atitudine.	
2.	Factori legați de locul de muncă; (a) concepția sarcinii; (b) proiectarea echipamentului cu impact asupra interfeței om-mașină; (c) mijloace de comunicare; (d) practici și procese; (e) norme de exploatare, instrucțiuni locale, cerințe privind personalul, prescripții de întreținere și standarde aplicabile; (f) timpul de lucru al personalului implicat; (g) practici de gestionare a riscurilor; (h) context, utilaje, echipamentele și instrucțiunile care modelează practicile de lucru.	
3.	Factori organizaționali și sarcini: (a) planificarea și volumul de lucru al forței de muncă; (b) comunicații, informare și munca în echipă; (c) recrutare și selecție, resurse; (d) supravegherea și managementul performanței; (e) compensare (remunerație); (f) conducere, aspecte legate de ierarhie; (g) cultura organizațională; (h) aspecte juridice (inclusiv normele și reglementările UE și naționale relevante); (i) condițiile cadrului de reglementare și aplicarea sistemului de management al siguranței.	

4.	Factori de mediu: (a) condiții de lucru (zgomot, iluminat, vibrații etc.); (b) condiții meteorologice și geografice; (c) lucrări desfășurate la sau în vecinătatea locului unde s-a produs accidentul sau incidentul.	
5.	Și orice alt factor relevant în scopul investigației de la punctele 1, 2, 3, 4 de mai sus:	

(d) *Mecanisme de feedback și de control, inclusiv gestionarea riscurilor și managementul siguranței, precum și procese de monitorizare.*

1.	Condițiile cadrului de reglementare relevant:	
2.	Procesele, metodele, conținutul și rezultatele activităților de evaluare a riscurilor și de monitorizare efectuate de oricare dintre actorii implicați: întreprinderi feroviare, administratori de infrastructură, entități responsabile cu întreținerea, ateliere de întreținere, alți furnizori de servicii de întreținere, producători și alți actori, precum și rapoartele de evaluare independente menționate la articolul 6 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei ⁽¹⁾ :	
3.	Sistemul de management al siguranței al întreprinderii sau întreprinderilor feroviare implicate și al administratorului sau administratorilor de infrastructură implicați, inclusiv elementele de bază menționate la articolul 9 alineatul (3) din Directiva (UE) 2016/798 și în orice acte juridice de punere în aplicare ale UE:	
4.	Sistemul de management al entității/entităților responsabile cu întreținerea și al atelierelor de întreținere, inclusiv funcțiile menționate la articolul 14 alineatul (3) și în anexa III la Directiva (UE) 2016/798, precum și în orice acte de punere în aplicare ulterioare	
5.	Rezultatele supravegherii efectuate de autoritățile naționale de siguranță în conformitate cu articolul 17 din Directiva (UE) 2016/798	
6.	Autorizațiile, certificatele și rapoartele de evaluare eliberate de agenție, de autoritățile naționale de siguranță sau de alte organisme de evaluare a conformității: — Autorizațiile de siguranță/certificatele de siguranță ale administratorului sau administratorilor de infrastructură implicați și ale întreprinderii sau întreprinderilor feroviare implicate; — Autorizațiile de dare în exploatare a instalațiilor fixe și autorizațiile de introducere pe piață a vehiculelor; — Entitatea responsabilă cu întreținerea și atelierelor de întreținere (inclusiv certificarea).	
7.	Alți factori sistemici	

⁽¹⁾ Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 402/2013 al Comisiei din 30 aprilie 2013 privind metoda de siguranță comună pentru evaluarea și aprecierea riscurilor și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 352/2009 (JO L 121, 3.5.2013, p. 8).

(e) *Accidente sau incidente anterioare cu caracter similar, dacă există*

5. Concluzii

Concluziile trebuie să conțină:

(a) *Un rezumat al analizei și concluzii privind cauzele accidentului sau incidentului*

Concluziile trebuie să rezume identificarea factorilor cauzali și contributivi ai accidentului sau incidentului, inclusiv factorii sistemici, atât imediați, cât și mai complecși, precum și măsurile de siguranță lipsă sau inadecvate pentru care se recomandă măsuri compensatorii. În plus, ele trebuie să se refere la capacitatea organizațiilor implicate de a aborda aceste aspecte prin intermediul sistemelor lor de management al siguranței, pentru a preveni viitoare accidente și incidente.

(b) *Măsuri luate de la producerea accidentului sau incidentului*

(c) *Observații suplimentare:*

Probleme de siguranță identificate în decursul anchetei care nu au relevanță pentru concluziile privind cauzele și consecințele unui accident sau incident.

6. **Recomandări privind siguranța**

După caz, această parte a raportului trebuie să stabilească recomandări privind siguranța, cu unicul scop de a preveni producerea unor accidente sau incidente similare în viitor.

Absența recomandărilor trebuie explicată.

Recomandările privind siguranța trebuie să se bazeze pe fapte stabilite și pe observații suplimentare referitoare la ele, precum și pe analiza acestora care conduce la concluzii privind cauzele și consecințele producerii unui accident sau incident care sunt relevante pentru siguranță.

De asemenea, se pot emite recomandări privind siguranța în legătură cu observații suplimentare care nu au nicio legătură cauzală sau contributivă cu producerea accidentului sau incidentului.
