

საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების მინისტრის

ბრძანება №1-1/497

2024 წლის 30 დეკემბერი

ქ. თბილისი

„სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესის“
დამტკიცების თაობაზე

„ტრანსპორტის სფეროს მართვისა და რეგულირების შესახებ“ საქართველოს კანონის
51 მუხლის მე-5 პუნქტის საფუძველზე, ვბრძანებ:

მუხლი 1

დამტკიცდეს თანდართული „სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების
სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“.

მუხლი 2

ეს ბრძანება ამოქმედდეს 2025 წლის 1 იანვრიდან.

საქართველოს ეკონომიკისა და
მდგრადი განვითარების მინისტრის
მოვალეობის შემსრულებელი

ნინო ენუქიძე

სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი

თავი I. საერთო დებულებები

მუხლი 1. ზოგადი დებულებები

1. წინამდებარე „სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესი“ (შემდგომში - წესი) შემუშავებულია საქართველოს კანონმდებლობისა და საერთაშორისო სტანდარტების შესაბამისად.
2. საერთაშორისო სტანდარტი დადგენილია ევროპარლამენტისა და საბჭოს 2016 წლის 11 მაისის დირექტივა (EU) 2016/798-ით რკინიგზის უსაფრთხოების შესახებ და 2020 წლის 24 აპრილის კომისიის საიმპლემენტაციო/აღმასრულებელი (EU) 2020/572 რეგულაციით.
3. ეს წესი განსაზღვრავს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს სატრანსპორტო უსაფრთხოების მოკვლევის ბიუროს მიერ სარკინიგზო შემთხვევების, სერიოზული შემთხვევებისა და ინციდენტების სამსახურებრივი მოკვლევის წესს.

მუხლი 2. წესის მიზანი

ამ წესის მიზანია სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის გზით რკინიგზის უსაფრთხოების გაუმჯობესება და სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების პრევენცია.

მუხლი 3. მოქმედების სფერო

1. ამ წესების მოქმედება ვრცელდება იმ სარკინიგზო შემთხვევებისა თუ ინციდენტების მოკვლევაზე, რომლებსაც ადგილი ჰქონდათ საქართველოს ტერიტორიაზე.
2. ამ წესების მოქმედება არ ვრცელდება:
 - ა) მეტროზე;
 - ბ) ტრამვაისა და მსუბუქ სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებზე, აგრეთვე ინფრასტრუქტურაზე, რომლებიც მხოლოდ ამ სატრანსპორტო საშუალებებისთვის გამოიყენება;
 - გ) მსუბუქ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაზე, რომელიც პერიოდულად გამოიყენება მძიმე სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებისათვის მსუბუქი სარკინიგზო

სისტემის საექსპლუატაციო პირობების შესაბამისად, თუ აღნიშნული საჭიროა მხოლოდ ამ სატრანსპორტო საშუალებების დასაკავშირებლად/მისაერთებლად;

დ) სატრანსპორტო საშუალებებზე, რომლებიც გამოიყენება, ძირითადად, მსუბუქ სარკინიგზო ინფრასტრუქტურაში, მაგრამ აღჭურვილია მძიმე სარკინიგზო კომპონენტებით, რაც საჭიროა მძიმე სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის შეზღუდულ მონაკვეთზე გადასვლის უზრუნველსაყოფად მხოლოდ დაკავშირების/მიერთების მიზნებისათვის.

3. ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში ჩამოთვლილ სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებზე მომხდარი ნებისმიერი შემთხვევისა თუ ინციდენტის მოკვლევა წარმოებს საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 4. ტერმინთა განმარტება

ამ წესში გამოყენებულ ტერმინებს აქვთ შემდეგი მნიშვნელობა:

ა) სარკინიგზო შემთხვევა - არასასურველი, წინასწარ გაუცნობიერებელი და მოულოდნელი მოვლენა ან ასეთ მოვლენათა ერთობლიობა, რომელიც იწვევს ზიანს;

ბ) სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევა - მატარებლის შეჯახება ან მატარებლის რელსიდან აცდენა, რაც შედეგად იწვევს სულ მცირე ერთი ადამიანის გარდაცვალებას ან ხუთი ან მეტი პირისთვის მძიმე დაზიანების მიყენებას, მატარებლის შეჯახება ან მატარებლის რელსიდან აცდენა, რის შედეგადაც მოძრავ შემადგენლობას, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურას ან გარემოს მნიშვნელოვანი ზიანი მიაღდა, აგრეთვე სხვა მსგავსი შემთხვევა, რომელიც აშკარა გავლენას ახდენს სარკინიგზო უსაფრთხოების რეგულირებაზე ან უსაფრთხოების მართვაზე;

გ) ინციდენტი - ნებისმიერი შემთხვევა, გარდა სარკინიგზო შემთხვევის ან სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევისა, რომელიც გავლენას ახდენს სარკინიგზო მოძრაობის უსაფრთხოებაზე;

დ) მნიშვნელოვანი ზიანი - ზიანი, რომელიც შეიძლება დაუყოვნებლივ შეფასდეს მოკვლევის ბიუროს მიერ, ჯამში, სულ მცირე 2 მილიონი ლარი;

ე) მძიმე დაზიანება (მძიმედ დაზავებული პირი) - შემთხვევის, გარდა თვითმკვლელობის მცდელობისა, შედეგად დაზავებული ნებისმიერი პირი, რომელიც ჰოსპიტალიზებულია 24 საათზე მეტი ხნით.

ვ) გარდაცვალება (დაღუპული) - ნებისმიერი ფიზიკური პირი, რომელიც იღუპება 30 დღეში შემთხვევის შედეგად, გარდა თვითმკვლელობისა;

ზ) თვითმკვლელობა - განზრახ თვითდაზიანების აქტი, რომელიც იწვევს გარდაცვალებას, რაც ჩაწერილი და კლასიფიცირებულია უსაფრთხოების უფლებამოსილი უწყების მიერ;

თ) თვითმკვლელობის მცდელობა - განზრახ თვითდაზიანების აქტი, რომელიც იწვევს სერიოზულ დაზიანებას;

ი) სარკინიგზო გადასასვლელი - გზა ან გასასვლელსა და რკინიგზას შორის გადაკვეთის ადგილი ნებისმიერ დონეზე, რაც აღიარებულია ინფრასტრუქტურის მენეჯერის მიერ და ღიაა საჯარო ან კერძო მოსარგებლეებისათვის. არ გაითვალისწინება სადგურებში ბაქნებს შორის გასასვლელები, აგრეთვე, ლიანდაგებზე გადასასვლელები, რომლებიც მხოლოდ თანამშრომლების მიერ გამოყენებისთვისაა გათვალისწინებული.

კ) მატარებელი - სათანადო სიგნალებით აღჭურვილი ვაგონებისგან ან/და სხვა ნებისმიერი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებისგან ფორმირებული შემადგენლობა ერთი ან რამდენიმე მოქმედი გამწევი საშუალებით, აგრეთვე თვითმავალი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც გადასარბენზე იგზავნება;

ლ) სატრანსპორტო საშუალება - სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება, რომელიც ვარგისია სარკინიგზო ხაზებზე თვლებით გადაადგილებისთვის, წევით ან მის გარეშე. სატრანსპორტო საშუალება შედგება ერთი ან მეტი სტრუქტურული და ფუნქციური ქვესისტემისგან;

მ) მოკვლევა - პროცესი, რომელიც ტარდება შემთხვევის ან ინციდენტის პრევენციის მიზნით, რაც მოიცავს ინფორმაციის შეკრებასა და ანალიზს, დასკვნების გამოტანას, მათ შორის, მიზეზების დადგენას და, საჭიროების შემთხვევაში, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციების შემუშავებას;

ნ) მოკვლევაზე პასუხისმგებელი პირი - პირი, რომელიც პასუხისმგებელია მოკვლევის ორგანიზებაზე, განხორციელებასა და კონტროლზე.

შენიშვნა: სარკინიგზო შემთხვევების კატეგორიები ასახულია დანართ 1-ში.

მუხლი 5. მოკვლევის სტატუსი

1. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა წარმოადგენს დამოუკიდებელი მოკვლევის სახეს.

2. მოკვლევა არცერთ შემთხვევაში არ უნდა ეხებოდეს ბრალეულობის ან პასუხისმგებლობის განაწილებას.

3. მოკვლევა უნდა განხორციელდეს სასამართლო განხილვისაგან დამოუკიდებლად.

თავი II. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ბიურო

მუხლი 6. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევის ბიურო

1. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევას წარმოადგენს საქართველოს ეკონომიკისა და მდგრადი განვითარების სამინისტროს ცენტრალური აპარატის სტრუქტურული ქვედანაყოფი - სატრანსპორტო უსაფრთხოების მოკვლევის ბიურო (შემდგომში - მოკვლევის ბიურო).

2. მოკვლევის ბიურო არის მუდმივი ორგანო, რომელიც თავისი საქმიანობის განხორციელებისას არის ფუნქციურად დამოუკიდებელი და ხელმძღვანელობს საქართველოს კანონმდებლობითა და საერთაშორისო სტანდარტებით.

მუხლი 7. მოკვლევის ბიუროს უფლებები და ვალდებულებები

1. მოკვლევის ბიუროს გააჩნია შეუზღუდავი უფლებამოსილება მოკვლევის ჩატარებასთან დაკავშირებით;

2. მოკვლევის ბიუროს უფლება აქვს:

ა) დაუყოვნებლივ დაიშვას შემთხვევისა თუ ინციდენტის ადგილზე, აგრეთვე, შესაბამის მოძრავ შემადგენლობაზე, ინფრასტრუქტურაზე, მოძრაობის მართვისა და სიგნალიზაციის მოწყობილობებზე;

ბ) გააჩნდეს შეუზღუდავი წვდომა საბორტო თვითჩამწერებისა და სიტყვიერი შეტყობინებების ჩამწერი მოწყობილობების ჩანაწერების შინაარსზე, სიგნალიზაციისა და მოძრაობის მართვის სისტემების მუშაობის აღრიცხვაზე, აგრეთვე, მათი შეუზღუდავი გამოყენების უფლება;

გ) ჰქონდეს წვდომა გარდაცვლილთა ცხედრების ექსპერტიზის შედეგებზე;

დ) ჰქონდეს წვდომა შემთხვევაში ან ინციდენტში მონაწილე მატარებლის პერსონალის ან რკინიგზის სხვა თანამშრომლების გამოცდების შედეგებზე;

ე) დაკითხოს სარკინიგზო შემთხვევაში ან ინციდენტში მონაწილე რკინიგზის პერსონალი და სხვა თვითმხილველები;

ვ) ჰქონდეს წვდომა ნებისმიერ აქტუალურ ინფორმაციასა და ჩანაწერებზე, რომელთაც ფლობენ ინფრასტრუქტურის მენეჯერი, სარკინიგზო საწარმოები, მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირები და უსაფრთხოების დაინტერესებული ეროვნული უწყებები;

ზ) მოიწვიოს ექსპერტი მოკვლევაში დახმარების მიზნით;

თ) განახორციელოს იმ შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა, რომელთაც ოდნავ განსხვავებულ პირობებში შესაძლოა გამოეწვია სერიოზული შემთხვევები.

3. მოკვლევის ბიურო ვალდებულია:

ა) განახორციელოს მოკვლევა;

ბ) სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევა განახორციელოს დამოუკიდებლად, ობიექტურად და სრულფასოვნად;

გ) მოკვლევა განახორციელოს მაქსიმალურად ღიად, რათა ყველა მხარეს მიეცეს აზრის გამოთქმისა და შედეგების გაზიარების შესაძლებლობა;

დ) მიიღოს ზომები სათანადო საშუალების უზრუნველსაყოფად, რაც მოიცავს მოკვლევის განხორციელებისთვის აუცილებელ ტექნიკურ ექსპერტიზას;

ე) უზრუნველყოს შესაბამისი ინფრასტრუქტურის მენეჯერისა და სარკინიგზო საწარმოს, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს (შემდგომში - სააგენტო), დაზარალებულებისა და მათი ნათესავების, დაზიანებული ქონების მესაკუთრეების, მწარმოებლების, შინაგან საქმეთა სამინისტროს საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურების (შემდგომში - საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახური), სარკინიგზო პერსონალისა და სარკინიგზო მომსახურების მიმღები პირების წარმომადგენლების მიერ შესაბამისი ტექნიკური ინფორმაციის წარმოდგენა მოკვლევის ამსახველი ანგარიშის ხარისხის გაუმჯობესების მიზნით;

ვ) გაითვალისწინოს დაზარალებულებისა და მათი ნათესავების კეთილგონივრული საჭიროებები და უზრუნველყოს მათი ინფორმირება მოკვლევის პროცესში მიღწეულ პროგრესთან დაკავშირებით.

4. მოკვლევის ბიუროს მომკვლევეს უნდა ჰქონდეთ მოწმობა, რომელიც დაადასტურებს მათ უფლებამოსილებას მოკვლევის განხორციელებისთვის.

მუხლი 8. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მომკვლევითა საკვალიფიკაციო მოთხოვნები

მოკვლევის ბიუროს მიერ დადგენილი მოთხოვნების თანახმად, სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მომკვლევით უნდა იყოს შესაბამისი განათლების, უნარებისა და გამოცდილების მქონე პირი.

თავი III. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევის პროცედურები

მუხლი 9. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების შესახებ შეტყობინების ვალდებულება

1. სააგენტო, სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები ვალდებული არიან დაუყოვნებლივ, მაგრამ არაუმეტეს 1 საათისა სატელეფონო საკომუნიკაციო საშუალებით აცნობონ მომხდარი სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების შესახებ მოკვლევის ბიუროს და სრულად წარადგინონ მათ ხელთ არსებული ინფორმაცია.
2. შემთხვევიდან/ინციდენტიდან არაუგვიანეს 3 სამუშაო დღეში მოკვლევის ბიუროსთვის უნდა მოხდეს წერილობითი შეტყობინების გაგზავნა ამ წესის მე-3 დანართის შესაბამისად.
3. წერილობითი შეტყობინების გაგზავნის შემთხვევაში, მოკვლევის ბიურომ უნდა დაადასტუროს მისი მიღება.
4. შესაბამის შემთხვევაში, შეტყობინება უნდა განახლდეს, როგორც კი ხელმისაწვდომი იქნება ნებისმიერი ინფორმაცია, რომელიც აქამდე არ იყო წარდგენილი.

მუხლი 10. სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევა

1. მოკვლევის ბიურო ახორციელებს სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევების მოკვლევას.
2. მოკვლევის ბიურომ, გარდა ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში განსაზღვრული შემთხვევისა, შესაძლოა განახორციელოს იმ სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევა, რომლებსაც შეეძლოთ გამოეწვიათ სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევა.
3. ამ მუხლის მე-2 პუნქტში გათვალისწინებულ გადაწყვეტილებას იღებს მოკვლევის ბიურო. გადაწყვეტილების მიღებისას მოკვლევის ბიურომ უნდა გაითვალისწინოს:
 - ა) სარკინიგზო შემთხვევის ან ინციდენტის მნიშვნელობა და სიმძიმე;
 - ბ) რამდენად ჰქონდა მომხდარ სარკინიგზო შემთხვევებს/ინციდენტებს სისტემური ხასიათი;
 - გ) სარკინიგზო უსაფრთხოებაზე ზოგადი გავლენა;
 - დ) სააგენტოს, ინფრასტრუქტურის მენეჯერის ან სარკინიგზო საწარმოს მიმართვა.
4. სარკინიგზო ტრანსპორტის სფეროში მომხდარ იმ ინციდენტს, რომელშიც არ იკვეთება სარკინიგზო შემთხვევის ან სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის დადგომის მაღალი ალბათობა, იკვლევს სარკინიგზო საწარმო ან/და ინფრასტრუქტურის მენეჯერი.

5. ისეთი სარკინიგზო შემთხვევის ან სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის მოკვლევისას, რომელიც სხვადასხვა უწყების კომპეტენციის სფეროს შეეხება, საქართველოს მთავრობამ შესაძლოა შექმნას უწყებათაშორისი კომისია.

6. სარკინიგზო შემთხვევის ან სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის დადგომისას შესაბამისი შეტყობინება ეგზავნებათ სარკინიგზო ტრანსპორტის რეგისტრაციის, ექსპლუატანტის, დამპროექტებლის ან დამზადების სახელმწიფოებს. მათ უფლება აქვთ, შესაბამის მოკვლევაში მონაწილეობის მიზნით უფლებამოსილი წარმომადგენლები დანიშნონ.

7. მოკვლევის ბიურომ სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის, სარკინიგზო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევისას უნდა გამოიკვლიოს წინმსწრები მოვლენები და შეაფასოს მათი ზემოქმედების ხარისხი მომხდარ სერიოზულ სარკინიგზო შემთხვევაზე, სარკინიგზო შემთხვევასა თუ ინციდენტზე.

8. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევა უზრუნველყოფილი უნდა იქნეს ამ წესის მე-8 მუხლში გათვალისწინებული კვალიფიკაციის მქონე მომკვლევის მიერ.

შენიშვნა: წინმსწრები მოვლენების კატეგორიები ასახულია დანართ 1-ში.

მუხლი 11. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის პროცედურები

1. მოკვლევის ბიურომ სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის მოკვლევა უნდა დაიწყოს ინფრასტრუქტურის მენეჯერის/სარკინიგზო საწარმოს/სააგენტოს შეტყობინების მიღებიდან დაუყოვნებლივ.

2. მოკვლევის ბიურომ სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის შესახებ შეტყობინების მიღებიდან დაუყოვნებლივ, მაგრამ არაუმეტეს 2 თვის ვადაში მოვლენათა ჯაჭვის შეფასების შედეგად უნდა მიიღოს გადაწყვეტილება, დაიწყებს თუ არა მოკვლევას.

3. მოკვლევის ბიურომ შემთხვევის ადგილზე მოკვლევა უნდა დაასრულოს უმოკლეს ვადაში, რათა ინფრასტრუქტურის მენეჯერმა შეძლოს ინფრასტრუქტურის აღდგენა და გახსნა სარკინიგზო სატრანსპორტო მომსახურების უზრუნველსაყოფად დროის მაქსიმალურად მოკლე მონაკვეთში.

4. ამ მუხლის 1-ელ და მე-2 ნაწილში მითითებული მოკვლევის ხანგრძლივობა, მისი მასშტაბიდან გამომდინარე, უნდა განისაზღვროს მოკვლევის ბიუროს უფროსის მიერ.

5. თითოეული სარკინიგზო შემთხვევის ან ინციდენტის შემთხვევაში, მოკვლევის ბიურომ უნდა მიიღოს ზომები სათანადო საშუალებების უზრუნველსაყოფად, რაც მოიცავს მოკვლევის განხორციელებისთვის აუცილებელ სამუშაო და ტექნიკურ

ექსპერტიზას. ექსპერტიზა შეიძლება მიღებულ იქნეს შიდა ან გარე ორგანოდან, მოსაკვლევე შემთხვევის ან ინციდენტის ბუნებიდან გამომდინარე.

6. თუ მოკვლევა ეხება სააგენტოს მიერ ავტორიზებულ სატრანსპორტო საშუალებებს ან სააგენტოს მიერ სერტიფიცირებულ სარკინიგზო საწარმოებს, სააგენტომ უნდა ითანამშრომლოს მოკვლევის ბიუროსთან. მან მოკვლევის ბიუროს მაქსიმალურად მოკლე ვადებში სრულად უნდა წარუდგინოს მოთხოვნილი ინფორმაცია ან ჩანაწერები და, მოთხოვნის შემთხვევაში, უნდა უზრუნველყოს განმარტებები.

მუხლი 12. მომკვლევე პირის აცილება

1. მომკვლევე პირი მოკვლევის პროცესს უნდა ჩამოშორდეს/არ დაიშვას მოკვლევის პროცესში, თუ:

ა) ის ან მისი ოჯახის წევრი, ახლობელი დაშავდა/დაიღუპა გამოსაკვლევე შემთხვევის/ინციდენტის დროს;

ბ) ის ან მისი ოჯახის წევრი, ახლობელი შესაძლოა პასუხისმგებელი იყოს შემთხვევის/ინციდენტის მოხდენისთვის ან დამდგარი ზიანისთვის;

გ) შესაძლოა მოკვლევა ან მისი შედეგი სასარგებლო/საზიანო იყოს მისი ან მისი ოჯახის წევრის, ახლობლის ინტერესებისთვის;

დ) შესაძლოა მისი ან მისი ოჯახის წევრის/ახლობლის ქმედებები იქნეს მოკვლეული.

2. ამ მუხლის 1-ელ ნაწილში მოცემული ნებისმიერი საფუძვლის არსებობისას, მომკვლევე პირი ვალდებულია, შესაბამისი განაცხადით მიმართოს მოკვლევის ბიუროს.

3. მომკვლევე პირის აცილება ხდება მოკვლევის ბიუროს უფროსის გადაწყვეტილებით.

მუხლი 13. სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოსთვის გასაგზავნი ინფორმაცია

1. მოკვლევის დაწყებასთან დაკავშირებით გადაწყვეტილების მიღებიდან 7 დღის ვადაში, მოკვლევის ბიურომ აღნიშნულის შესახებ უნდა აცნობოს სააგენტოს. წარდგენილი ინფორმაცია უნდა ასახავდეს შემთხვევის თარიღს, დროსა და ადგილს, აგრეთვე, სახესა და შედეგებს გარდაცვალების შემთხვევების, დაზიანებებისა და მატერიალური ზიანის თვალსაზრისით.

2. მოკვლევის ბიურომ სააგენტოს ასევე უნდა გაუგზავნოს მე-17 მუხლით გათვალისწინებული საბოლოო ანგარიშის ასლი.

მუხლი 14. მოკვლევის ბიუროს ურთიერთობა სახელმწიფო ორგანოებთან და სასამართლოსთან

1. იმ შემთხვევაში, თუ ასევე დაწყებულია სისხლის სამართლის გამოძიება სამართალდამცავი ორგანოების მიერ, ამის შესახებ უნდა ეცნობოს მოკვლევის ბიუროს. მოკვლევის ბიურომ უნდა ითანამშრომლოს შესაბამის ორგანოებთან და, წერილობითი მოთხოვნის შემთხვევაში, მათ მიაწოდოს სარკინიგზო შემთხვევასთან/ინციდენტთან დაკავშირებული მასალები გონივრულ ვადაში, რათა ხელი არ შეეშალოს მართლმსაჯულების ეფექტურად განხორციელებას.
2. მოკვლევის ბიურო, საჭიროების შემთხვევაში, ვალდებულია, წარსდგეს სასამართლო პროცესზე დასაკითხად.

მუხლი 15. რკინიგზის პერსონალის მიერ მტკიცებულებათა დაცვის ვალდებულება

1. ნებისმიერი პირი, რომელიც დასაქმებულია რკინიგზაზე და იმყოფება სამსახურში სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის დროს, ვალდებულია, დაიცვას და შეინახოს მტკიცებულებები და არ შეცვალოს შემთხვევის ადგილი მოკვლევის ბიუროს მომკვლევთა მისვლამდე.
2. მტკიცებულებათა განზრახ დაზიანება-განადგურებისთვის ბრალეული პირები პასუხს აგებენ საქართველოს კანონმდებლობის შესაბამისად.

მუხლი 16. მოკვლევის ბიუროს პასუხისმგებლობა უსაფრთხოების კონფიდენციალური ინფორმაციის დაცვაზე

1. მოკვლევის ბიურო ვალდებულია, დაიცვას სარკინიგზო შემთხვევისა თუ ინციდენტის შედეგად მოპოვებული ინფორმაცია, რათა უზრუნველყოფილი იყოს უსაფრთხოება.
2. ამ მუხლის 1-ელ პუნქტში აღნიშნული ინფორმაციის გამჟღავნება შესაძლებელია მხოლოდ სარკინიგზო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევის მიზნით.
3. ამ მუხლის 1-ელი პუნქტით განსაზღვრული ინფორმაციის მესამე პირისთვის ხელმისაწვდომობა დასაშვებია კანონით განსაზღვრულ შემთხვევებში შესაბამისი სამართალდამცავი ორგანოს სათანადო გადაწყვეტილების საფუძველზე.

IV თავი. სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევის ანგარიში

მუხლი 17. სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების მოკვლევის ანგარიში

1. სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევების, სარკინიგზო შემთხვევებისა და ინციდენტების შესახებ უნდა მომზადდეს ანგარიში, რათა წერილობით აისახოს მოკვლევის მიმდინარეობა.

2. სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევის ანგარიშს ამზადებს და აქვეყნებს მოკვლევის ბიურო.

3. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევის ანგარიში უნდა მოიცავდეს:

ა) მოკვლევის მიზანს;

ბ) შემთხვევის/ინციდენტის აღწერასა და ისტორიას;

გ) ჩანაწერს, რომელიც ასახავს მოკვლევებსა და გამოკითხვებს, მათ შორის, „სარკინიგზო უსაფრთხოების წესით“ გათვალისწინებულ უსაფრთხოების მართვის სისტემასთან დაკავშირებულ წესებს, მოძრავი შემადგენლობისა და ტექნიკური მოწყობილობების ფუნქციონირებას, შრომის ორგანიზებას, დოკუმენტაციას ოპერაციული სისტემის შესახებ და წინა ანალოგიური ხასიათის შემთხვევებს;

დ) შემთხვევის გამომწვევ მიზეზებთან დაკავშირებულ ანალიზსა და დასკვნებს, მათ შორის, თანმდევ ფაქტორებს, რომლებიც უკავშირდება:

დ.ა) მონაწილე პირების მიერ მიღებულ ზომებს;

დ.ბ) მოძრავი შემადგენლობისა და ტექნიკური მოწყობილობების მდგომარეობას;

დ.გ) პერსონალის კვალიფიკაციას, პროცედურებსა და ტექნიკურ მომსახურებას;

დ.დ) მარეგულირებელი საკანონმდებლო ბაზით გათვალისწინებულ პირობებს;

დ.ე) უსაფრთხოების მართვის სისტემის გამოყენებას;

ე) უსაფრთხოებასთან დაკავშირებულ რეკომენდაციებს.

4. მოკვლევის ანგარიშში დაცული უნდა იყოს ნებისმიერი იმ პირის ანონიმურობა, რომელიც მონაწილეობს სერიოზულ სარკინიგზო შემთხვევაში, სარკინიგზო შემთხვევასა თუ ინციდენტში.

შენიშვნა: სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშის დეტალური სტრუქტურა იხილეთ დანართ 2-ში.

მუხლი 18. მოკვლევის ანგარიშის გამოქვეყნების ვადა

1. მოკვლევის ბიურომ ანგარიში უნდა გაასაჯაროსო მაქსიმალურად მოკლე ვადაში, არაუგვიანეს 12 თვისა შემთხვევის დადგომიდან.

2. თუ საბოლოო ანგარიშის გასაჯაროება შეუძლებელია 12 თვის ვადაში, მოკვლევის ბიურომ უნდა გამოსცეს შუალედური ანგარიში სულ მცირე სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის მოხდენიდან არაუგვიანეს 12 თვისა, რომელიც დეტალურად ასახავს მოკვლევის პროცესში მიღწეულ პროგრესს და უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით წამოჭრილ ნებისმიერ საკითხს.

მუხლი 19. მოკვლევის ანგარიშის გაცნობა

მოკვლევის ბიურომ უნდა აწარმოოს განხორციელებული მოკვლევების, უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციებისა და ადრე გაცემული რეკომენდაციების შესაბამისად მიღებული ზომების ამსახველი ყოველწლიური ანგარიში.

მუხლი 20. სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევის განახლება

სარკინიგზო შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევა შესაძლებელია განახლდეს, თუ დაინტერესებული მხარის მიერ წარმოდგენილი იქნება ისეთი ახალი მტკიცებულება, რომელსაც შეუძლია არსებითად შეცვალოს შემთხვევის/ინციდენტის მოკვლევის შედეგი.

მუხლი 21. სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების აღრიცხვა და მოკვლევის მასალების შენახვა

სარკინიგზო შემთხვევასთან ან ინციდენტთან დაკავშირებული მასალები და მოკვლევის ანგარიში ინახება მოკვლევის ბიუროში, მის მიერ წარმოებულ სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების უწყებრივ რეესტრში 10 წლის განმავლობაში.

დანართი 1

სარკინიგზო შემთხვევების და წინმსწრები მოვლენების კატეგორიები

1. სარკინიგზო შემთხვევის კატეგორია:

კატეგორია			კატეგორიის აღწერა
1	მატარებლის შეჯახება	მატარებლის შეჯახება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან	წინა მხარეებით, წინა მხრის უკანა მხარესთან ან მატარებლის ნაწილისა და სხვა მატარებლის ან სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალების ნაწილის გვერდულად შეჯახება ან შეჯახება სამანევრო შემადგენლობასთან
		მატარებლის შეჯახება დაბრკოლებასთან გაბარიტის ფარგლებში	მატარებლის ნაწილსა და ლიანდაგზე ან ლიანდაგის სიახლოვეს მუდმივად ან დროებით განთავსებულ საგანს შორის შეჯახება (გარდა სარკინიგზო გადასასვლელების გადამკვეთი სატრანსპორტო საშუალების ან მოსარგებლის მიერ დაკარგული საგნებისა), მათ შორის, შეჯახება საჰაერო საკონტაქტო ქსელის სადენებთან
2	მატარებლის რელსიდან აცდენა		ნებისმიერი შემთხვევა, როდესაც მატარებლის სულ მცირე ერთი თვალი ტოვებს რელსებს
3	შემთხვევა სარკინიგზო გადასასვლელებზე, მათ შორის, შემთხვევა, რომელშიც მონაწილეობენ სარკინიგზო გადასასვლელებზე ქვეითად მოსიარულებები.		ნებისმიერი შემთხვევა სარკინიგზო გადასასვლელებზე, რომელშიც მონაწილეობს სულ მცირე ერთი სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება და ერთი ან მეტი გადამკვეთი სატრანსპორტო საშუალება, სხვა გადამკვეთი მოსარგებლები, როგორცაა ქვეითად მოსიარულები ან ლიანდაგზე ან ლიანდაგის სიახლოვეს დროებით განთავსებული სხვა საგნები, თუ ისინი დაკარგა გადამკვეთმა სატრანსპორტო საშუალებამ ან მოსარგებლემ
4	ადამიანთან დაკავშირებული უბედური შემთხვევა, რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა მოძრაობისას, გარდა თვითმკვლელობისა და		შემთხვევა, რომელიც შეემთხვა ერთ ან მეტ პირს, რომელთაც დაეჯახა სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალება ან მასზე მიმაგრებული ან მისგან მომწყდარი ობიექტი, რაც მოიცავს სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებებიდან გადმოვარდნილ პირებს, აგრეთვე, პირებს, რომლებიც დაეცნენ ან

	თვითმკვლელობის მცდელობისა	რომელთაც დაეჯახათ დაუმაგრებელი საგანი სატრანსპორტო საშუალებების ბორტზე
5	ხანძარი მოძრავ შემადგენლობაში	ნიშნავს ხანძარს ან აფეთქებას, რომელიც ხდება სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებაში (მისი ტვირთის ჩათვლით) მისი გადაადგილებისას გამგზავრების სადგურსა და დანიშნულების ადგილს შორის, მათ შორის, მისი დგომისას გამგზავრების სადგურზე, დანიშნულების ადგილზე ან შუალედურ გაჩერებებზე, აგრეთვე, გამგზავრების სადგურსა და დანიშნულების ადგილს შორის განმეორებითი მახარისხებელი ოპერაციებისას
6	სხვა	ნებისმიერ შემთხვევას, გარდა მატარებლის სარკინიგზო სატრანსპორტო საშუალებასთან შეჯახებისა, გაბარიტის ფარგლებში მატარებლის დაბრკოლებასთან შეჯახებისა, მატარებლის რელსებიდან გადასვლისა, სარკინიგზო გადასასვლელზე შემთხვევისა, ადამიანთან დაკავშირებული შემთხვევისა, რომელშიც მონაწილეობს მოძრავი შემადგენლობა მოძრაობისას, ან მოძრავ შემადგენლობაში ხანძრისას.

2. წინმსწრები მოვლენების კატეგორია:

კატეგორია		კატეგორიის აღწერა
1	რელსის ტეხა	რელსი, რომელიც გაყოფილია ორ ან მეტ ნაწილად, ან რელსი, რომელსაც მოძვრა ლითონის ნაწილი, რის შედეგადაც სავალ ზედაპირზე გაჩნდა ღრეჩო, რომლის სიგრძე აღემატება 5 მმ-ს, ხოლო სიღრმე - 10 მმ-ს
2	ლიანდაგის დეფორმაცია და სისწორის სხვაგვარი დარღვევა	ლიანდაგის კონტინუუმთან ან გეომეტრიასთან დაკავშირებული ნებისმიერი წუნი, რომელიც მოითხოვს წუნის აღმოფხვრამდე ლიანდაგის მოძრაობის დაკეტვას ან დადგენილი სიჩქარის დაუყოვნებლივ შეზღუდვას

3	მცდარი (ნაკლებად შემზღუდველი) სიგნალის გადაცემა	ინფრასტრუქტურის ან მოძრავი შემადგენლობის სიგნალიზაციის სისტემის ტექნიკური გაუმართაობა, რის შედეგადაც სიგნალით გადაცემული ინფორმაცია იმაზე ნაკლებად შემზღუდველია, ვიდრე მოითხოვება. ამავე შემთხვევას მიეკუთვნება სახიფათო ადგილის შეზღუდვა შეუსაბამო შეზღუდვის სიგნალებით ან შეზღუდვის სიგნალების არასწორი განლაგება, რომელთა შედეგადაც ხდება მოთხოვნილზე ნაკლებად შემზღუდველი სიგნალის გადაცემა, აგრეთვე სახიფათო ადგილის შეზღუდვის სიგნალების არარსებობა
4	ამკრძალავი სიგნალის გავლა სახიფათო მონაკვეთზე გასვლით	შემთხვევა, რომლის დროსაც მატარებლის რომელიმე ნაწილი ცდება ნებადართული მოძრაობის საზღვრებს და გადაადგილდება სახიფათო მონაკვეთზე
5	ამკრძალავი სიგნალის გავლა სახიფათო მონაკვეთზე გავლის გარეშე	შემთხვევა, როდესაც მატარებლის რომელიმე ნაწილი ცდება მოძრაობის ნებადართული მოძრაობის საზღვრებს, მაგრამ არ გადაადგილდება სახიფათო მონაკვეთზე
6	ექსპლოატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის თვლის ტეხა	ტეხა, რომელიც ზემოქმედებს თვალზე და ქმნის შემთხვევის რისკს (რელსიდან აცდენა ან შეჯახება)
7	ექსპლოატაციაში მყოფი მოძრავი შემადგენლობის ღერძის ტეხა	გატეხა, რომელიც ზემოქმედებს ღერძზე და ქმნის შემთხვევის რისკს (რელსიდან აცდენა ან შეჯახება)

სარკინიგზო შემთხვევების/ინციდენტების მოკვლევის ანგარიშის სტრუქტურა

წინამდებარე დანართის მიზნებისთვის გამოიყენება შემდეგი განმარტებები:

- ა) გამომწვევი ფაქტორი - მოქმედება, უმოქმედობა, მოვლენა ან მათი ერთობლიობა, რომელიც აღმოფხვრის ან თავიდან აცილების შემთხვევაში, დიდი ალბათობით, განაპირობებდა შემთხვევის პრევენციას;
- ბ) ხელშემწყობი ფაქტორი - მოქმედება, უმოქმედობა ან მოვლენა, რომელიც გავლენას ახდენს შემთხვევაზე მისი ალბათობის გაზრდით, დროში ეფექტის დაჩქარებით ან შედეგების სიმძიმის გაზრდით და, რომლის აღმოფხვრის მიუხედავად, შემთხვევა მაინც მოხდებოდა;
- გ) სისტემური ფაქტორი - ორგანიზაციული, სახელმძღვანელო, სოციალური ან მარეგულირებელი ხასიათის გამომწვევი ან ხელშემწყობი ფაქტორი, მათ შორის, მარეგულირებელი საკანონმდებლო ჩარჩოთი გათვალისწინებული პირობები, უსაფრთხოების მართვის სისტემის შემუშავება და გამოყენება, პერსონალის უნარები, პროცედურები, მოვლა-შენახვა და ტექნიკური მომსახურება, რამაც შესაძლებელია გავლენა იქონიოს ანალოგიურ ან მსგავს შემთხვევებზე მომავალში.

სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევის, სარკინიგზო შემთხვევისა და ინციდენტის შესახებ ანგარიშის სტრუქტურა რაც შეიძლება ახლოს უნდა იყოს ქვემოთ მოცემულ სტრუქტურასთან და მორგებული უნდა იყოს შემთხვევის/ინციდენტის ტიპსა და სერიოზულობის ხარისხს.

1. რეზიუმე

1.1 რეზიუმე ანგარიშის განუყოფელი ნაწილია. ის უნდა იყოს თვითგანმარტებადი, რათა შესაძლებელი იყოს მისი წაკითხვა შემდგომი კონტექსტის გარეშე.

1.2 რეზიუმე უნდა ასახავდეს შემთხვევასთან დაკავშირებულ ძირითად ფაქტებს: შემთხვევის ან ინციდენტის მოკლე აღწერას: როდის, სად და როგორ მოხდა ის და დასკვნას მისი გამომწვევი მიზეზებისა და შედეგების შესახებ. რეზიუმე უნდა მიუთითებდეს მოკვლევისას გამოვლენილ ყველა გარემოებას/ფაქტორს (გამომწვევი, ხელშემწყობი ან/და სისტემური). შესაბამის შემთხვევებში, რეზიუმე უნდა ასახავდეს

უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციებისა და მათი ადრესატების ჩამონათვალი.

2. მოკვლევა და მისი კონტექსტი

ანგარიშის ამ ნაწილში მოცემულია მოკვლევის მიზნები და კონტექსტი. ის მიუთითებს ნებისმიერ ფაქტორზე, როგორიცაა დაგვიანებები, რომლებმაც შეიძლება საზიანო ან სხვა სახის ზეგავლენა მოახდინოს მოკვლევაზე ან მის დასკვნებზე.

1	გადაწყვეტილება მოკვლევის დაწყების შესახებ;	
2	მოკვლევის დაწყების შესახებ გადაწყვეტილების მიღების მოტივი, მაგალითად, მითითება ამ წესის 11.1 (სერიოზული სარკინიგზო შემთხვევა) ან 11.2 მუხლებზე;	
3	მოკვლევის ფარგლები და ზღვრები, მათ შორის, მისი დასაბუთება, აგრეთვე, ნებისმიერი დაყოვნების ახსნა-განმარტება, რაც განიხილება რისკად ან სხვა ზეგავლენად მოკვლევის განხორციელებაზე ან მის დასკვნებზე;	
4	მომკვლევ პირთა გუნდის ტექნიკური შესაძლებლობებისა და ფუნქციების ერთიანი აღწერა, რაც მოიცავს მოკვლევის ორგანოს წარმომადგენელ მომკვლევეებს ან მონაწილე გარე მხარეებს, აგრეთვე მტკიცებულებას, რომ ისინი დამოუკიდებელი არიან შემთხვევასთან დაკავშირებული მხარეებისგან;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
5	შემთხვევასთან დაკავშირებულ პირებთან ან სუბიექტებთან კომუნიკაციისა და კონსულტაციების პროცესი მოკვლევის მიმდინარეობისას და წარდგენილ ინფორმაციასთან დაკავშირებით;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
6	მონაწილე სუბიექტების მიერ შეთავაზებული თანამშრომლობის დონის აღწერა;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
7	ანგარიშში ასახული ფაქტებისა და მიგნებების დასადგენად გამოყენებული მოკვლევის მეთოდებისა და ხერხების, აგრეთვე ანალიზის	მაგალითად, გასაუბრებები, წვდომა ოპერაციული სისტემის დოკუმენტაციასა და ჩანაწერებზე.

	მეთოდების აღწერა. ფაქტები უნდა ადგენდეს სულ მცირე შემდეგს: ➤ მოვლენებსა და პირობებს, რამაც გამოიწვია შემთხვევა, ➤ წინმსწრებ მოვლენებს, რამაც გამოიწვია აღნიშნული, ➤ მითითებებს, სავალდებულო პროცედურებს, უკუკავშირის ან/და კონტროლის მექანიზმებს, რამაც გამოიწვია შემთხვევა ან სხვაგვარად განაპირობა მისი მოხდენა;	
8	მოკვლევისას წარმოქმნილი სირთულეებისა და კონკრეტული გამოწვევების აღწერა;	
9	საჭიროების შემთხვევაში, სასამართლო ორგანოებთან ურთიერთქმედება;	
10	საჭიროების შემთხვევაში, მოკვლევის ჭრილში მნიშვნელოვანი სხვა ინფორმაცია.	

3. შემთხვევის აღწერა

ანგარიშის ამ ნაწილში მოკვლევისას შეკრებილი ინფორმაციის საფუძველზე დეტალურად უნდა აღიწეროს შემთხვევა.

ა. შემთხვევა და წინაისტორია

1	შემთხვევის ტიპის აღწერა;	
2	შემთხვევის თარიღი, ზუსტი დრო და ადგილი;	
3	შემთხვევის ადგილის, მათ შორის, შემთხვევის დადგომის მომენტში მეტეო და გეოგრაფიული პირობების აღწერა და მითითება, ამ ადგილზე ან მის სიახლოვეს განხორციელდა თუ არა რაიმე სახის სამუშაო;	
4	გარდაცვალებები, დაშავებულები და მატერიალური ზიანი: ➤ მგზავრები, თანამშრომლები ან მენარდეები, სარკინიგზო გადასასვლელით მოსარგებლები, უკანონოდ შეჭრილი პირები, ბაქანზე მყოფი სხვა პირები, ბაქანზე არმყოფი სხვა პირები, ➤ ტვირთი, ბარგი და სხვა ქონება,	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.

	➤ მოძრავი შემადგენლობა, ინფრასტრუქტურა და გარემო;	
5	სხვა შედეგების, მათ შორის, მონაწილე სუბიექტების რეგულარულ საქმიანობაზე შემთხვევის ზეგავლენის აღწერა;	
6	პირების, მათი ფუნქციებისა და მონაწილე სუბიექტების, მათ შორის, მენარდეებთან ან/და სხვა შესაბამის მხარეებთან შესაძლო ურთიერთქმედების იდენტიფიცირება;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
7	მატარებლ(ებ)ის აღწერილობა და იდენტიფიკატორები და მათი შემადგენლობა, მათ შორის, სარკინიგზო შემთხვევასთან დაკავშირებული მოძრავი შემადგენლობა და მისი სარეგისტრაციო ნომერი;	
8	ინფრასტრუქტურისა და სიგნალიზაციის სისტემის შესაბამისი ნაწილების აღწერა - ლიანდაგის ტიპი, საისრე გადამყვანი, ცენტრალიზაცია, სიგნალიზაცია, მატარებლების დაცვის სისტემები;	
9	საჭიროების შემთხვევაში, ნებისმიერი სხვა ინფორმაცია, რომელიც მნიშვნელოვანია შემთხვევისა და წინაისტორიის აღწერის მიზნებისათვის.	

ბ. მოვლენების ფაქტობრივი აღწერა

1	შემთხვევის გამომწვევი მოვლენების მიახლოებითი ჯაჭვი, მათ შორის: ➤ შემთხვევასთან დაკავშირებული პირების მიერ განხორციელებული ღონისძიებები, ➤ მოძრავი შემადგენლობისა და ტექნიკური მოწყობილობების ფუნქციონირება, ➤ ოპერაციული სისტემის ფუნქციონირება;	მაგალითად, საწყისი პუნქტი, საიდანაც გაემგზავრა მატარებელი, შემთხვევასთან დაკავშირებული თანამშრომლის სამუშაო ცვლის დაწყება. მაგალითად, მატარებლის მოძრაობის კონტროლსა და სიგნალიზაციაზე პასუხისმგებელი პერსონალის მიერ მიღებული ზომები, შემთხვევასთან დაკავშირებით სიტყვიერი
---	---	---

		შეტყობინებებისა და წერილობითი ბრძანებების გაცვლა. მაგალითად, სიგნალიზაციისა და მართვა-კონტროლის სისტემა, ინფრასტრუქტურა, საკომუნიკაციო მოწყობილობები, მოძრავი შემადგენლობა, მოვლა-შენახვა და ტექნიკური მომსახურება და სხვა.
2	მოვლენების ჯაჭვი შემთხვევის დადგომიდან საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურის მიერ განხორციელებული ღონისძიებების დასრულებამდე, მათ შორის: ➤ შემთხვევის ადგილის დასაცავად მიღებული ზომები, ➤ სამაშველო და საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურის ძალისხმევა.	მაგალითად, რკინიგზის საგანგებო სიტუაციების სამოქმედო გეგმის გამოყენება, საგანგებო სიტუაციების მართვის სამსახურის, პოლიციისა და სამედიცინო მომსახურების საგანგებო სიტუაციებში სამოქმედო გეგმის გამოყენება და მოვლენების ჯაჭვი.

4. შემთხვევის ანალიზი, საჭიროებისას, ინდივიდუალური ხელშეწყობა ფაქტორების გათვალისწინებით

ანგარიშის ამ ნაწილში გაანალიზებული უნდა იქნეს ის ფაქტები და მიგნებები (მაგალითად, ოპერატორების, მოძრავი შემადგენლობის ან/და ტექნიკური მოწყობილობების მოქმედება), რომლებმაც გამოიწვია შემთხვევა. ანალიზით უნდა განისაზღვროს უსაფრთხოებისთვის კრიტიკულად მნიშვნელოვანი ფაქტორები, მათ შორის, წინმსწრებ მოვლენებად მიჩნეული ფაქტორები, რომლებმაც გამოიწვია შემთხვევა ან სხვაგვარად შეუწყო ხელი მის დადგომას. სარკინიგზო შემთხვევა/ინციდენტი შესაძლებელია განპირობებული იყოს გამოძვევი ფაქტორებით, სისტემური ან ხელშემწყობი ფაქტორებით, რომლებიც თანაბრად მნიშვნელოვანია და გათვალისწინებული უნდა იქნეს მოკვლევისას.

ანალიზი შესაძლებელია გავრცელდეს მთლიანი სარკინიგზო სისტემის მასშტაბით არსებულ პირობებზე, უკუკავშირის ან/და კონტროლის მექანიზმებზე, რომლებიც განისაზღვრა აქტიურად ზემოქმედ ფაქტორებად ანალოგიური შემთხვევების

განვითარებაზე. აღნიშნული შესაძლოა მოიცავდეს შემთხვევასთან დაკავშირებული მხარეების უსაფრთხოების მართვის სისტემების ფუნქციონირებასა და მარეგულირებელ ღონისძიებებს, რაც მოიცავს სერტიფიცირებასა და ზედამხედველობას.

ქვემოთ მოცემული ელემენტები განხილულ უნდა იქნეს თითოეულ განსაზღვრულ მოვლენასთან ან ფაქტორთან (გამომწვევი ან ხელშემწყობი) მიმართებით, რაც კრიტიკულად მნიშვნელოვანია უსაფრთხოებისთვის, სტრუქტურის მიერ შემოთავაზებული მოქნილობის შესაბამისად (იხ. ზემოთ).

ა. ფუნქციები და მოვალეობები

ანგარიშის ეს ნაწილი განსაზღვრავს და აანალიზებს ცალკეული პირებისა და სუბიექტების ფუნქციებსა და მოვალეობებს, მათ შორის, შესაბამისი პერსონალის მოვალეობებსა და ფუნქციებს, როდესაც დადგენილია, რომ ამ პერსონალს კავშირი აქვს შემთხვევასთან უსაფრთხოების კრიტიკულად მნიშვნელოვანი ასპექტების თვალსაზრისით ან ნებისმიერი სხვა საქმიანობის ჭრილში, რამაც განაპირობა შემთხვევის დადგომა.

1	სარკინიგზო საწარმო/საწარმოები ან/და ინფრასტრუქტურის მენეჯერ(ებ)ი;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
2	მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სუბიექტ(ებ)ი, მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების სახელოსნოები ან/და მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების სხვა მიმწოდებლები;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
3	მოდრავი შემადგენლობის მწარმოებლები ან სარკინიგზო პროდუქციის სხვა მიმწოდებლები;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
4	სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
5	ნოტიფიცირებული ორგანოები, დასახელებული ორგანოები ან/და რისკების შემფასებელი ორგანოები;	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.
6	მე-2 პუნქტით გათვალისწინებული მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სუბიექტების	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება.

	მასერტიფიცირებული ორგანო - სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტო;	
7	შემთხვევასთან დაკავშირებული სხვა პირი ან სუბიექტი, რომელიც დაკავშირებულია შემთხვევასთან, მიუხედავად იმისა, დოკუმენტირებულია თუ არა ერთ-ერთ შესაბამის უსაფრთხოების მართვის სისტემაში, ან მითითებულია თუ არა რეესტრში ან შესაბამის საკანონმდებლო ბაზაში.	პირების ან სუბიექტების ანონიმურობის შემთხვევაში, დაურთეთ განმარტება. მაგალითად, სატრანსპორტო საშუალების მფლობელები, ტერმინალების მიმწოდებლები, ჩამტვირთავები.

ბ. მოძრავი შემადგენლობა და ტექნიკური მოწყობილობები

შემთხვევის გამოძვევი ფაქტორები ან შედეგები, რომლებიც იდენტიფიცირებულია, როგორც მოძრავი შემადგენლობის ან ტექნიკური მოწყობილობების მდგომარეობასთან დაკავშირებული, მათ შორის, საქმიანობასა და გადაწყვეტილებებთან დაკავშირებული შესაძლო ხელშემწყობი ფაქტორები, როგორიცაა:

1	მოძრავი შემადგენლობის, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ან ტექნიკური მოწყობილობების დიზაინიდან გამომდინარე;	
2	მოძრავი შემადგენლობის, სარკინიგზო ინფრასტრუქტურის ან ტექნიკური მოწყობილობების მონტაჟიდან და ექსპლუატაციაში გაშვებიდან გამომდინარე;	
3	პასუხისმგებლობა ეკისრებათ სარკინიგზო პროდუქციის მწარმოებლებს ან სხვა მწარმოებლებს;	
4	გამომდინარეობს მოძრავი შემადგენლობის ან ტექნიკური მოწყობილობების მოვლა-შენახვიდან და ტექნიკური მომსახურებიდან ან/და მოდიფიკაციიდან;	
5	პასუხისმგებლობა ეკისრებათ მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელ სუბიექტს, მოვლა-შენახვისა	

	და ტექნიკური მომსახურების სახელოსნოებს და მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების სხვა მიმწოდებლებს;	
6	და ნებისმიერი სხვა ფაქტორი ან შედეგი, რომელიც მოკვლევის მიზნებისთვის მნიშვნელოვნად განიხილება.	

გ. ადამიანური (და ორგანიზაციული) ფაქტორები

თუ შემთხვევის გამომწვევი ან ხელშემწყობი ფაქტორები ან შედეგები ადამიანის მიერ მიღებულ ზომებს უკავშირდება, ყურადღება უნდა გამახვილდეს კონკრეტულ გარემოებებსა და პერსონალის მიერ რუტინული საქმიანობის განხორციელებაზე ნორმალურ საექსპლუატაციო პირობებში, აგრეთვე, ადამიანურ და ორგანიზაციულ ფაქტორებზე, რომლებმაც შეიძლება ზეგავლენა მოახდინოს ზომებზე ან/და გადაწყვეტილებებზე, მათ შორის:

1	(ა) ადამიანურ და ინდივიდუალურ მახასიათებლებზე: სწავლა და განვითარება, მათ შორის, უნარები და გამოცდილება, (ბ) სამედიცინო და პირადი გარემოებები, რომლებმაც გავლენა იქონია შემთხვევაზე, მათ შორის, ფიზიკური ან ფსიქოლოგიური სტრესის არსებობა, (გ) დადლილობა, (დ) მოტივაცია და მიდგომა;	
2	სამუშაოსთან დაკავშირებულ ფაქტორებს: (ა) ფუნქციის ტიპი, (ბ) მოწყობილობების დიზაინი, რაც ზემოქმედებს ინტერფეისზე „ადამიანი-მანქანა“, (გ) კომუნიკაციის საშუალებები, (დ) პრაქტიკა და პროცესები, (ე) საექსპლუატაციო წესები, ადგილობრივი მითითებები, მოთხოვნები პერსონალთან მიმართებით, მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების წესები და მოქმედი სტანდარტები, (ვ) შემთხვევასთან დაკავშირებული პერსონალის სამუშაო დრო, (ზ) რისკების მართვის პრაქტიკა, (თ) კონტექსტი, მანქანა-დანადგარები, მოწყობილობები და მითითებები, რომლებიც განაპირობებს სამუშაო პრაქტიკის ფორმირებას;	
3	ორგანიზაციულ ფაქტორებს და დავალებებს: (ა) შტატების დაგეგმვა და სამუშაო დატვირთვა,	

	(ბ) კომუნიკაცია, ინფორმაცია და გუნდური მუშაობა, (გ) კადრების აყვანა და შერჩევა, რესურსები, (დ) ეფექტურობის მართვა და ზედამხედველობა, (ე) კომპენსაცია (ანაზღაურება), (ვ) ხელმძღვანელობა, უფლებამოსილებასთან დაკავშირებული საკითხები, (ზ) ორგანიზაციული კულტურა, (თ) სამართლებრივი საკითხები (მათ შორის, შესაბამისი ევროპული და ეროვნული წესები და რეგულაციები), (ი) მარეგულირებელი საკანონმდებლო ჩარჩოს პირობები და უსაფრთხოების მართვის სისტემის გამოყენება;	
4	გარემოსთან დაკავშირებულ ფაქტორებს: (ა) სამუშაო პირობები (ხმაური, განათება, ვიბრაციები...), (ბ) მეტეო და გეოგრაფიული პირობები, (გ) შემთხვევის ადგილზე ან მის სიახლოვეს განხორციელებული სამუშაოები;	
5	და ნებისმიერ სხვა ფაქტორს, რომელიც მნიშვნელოვანია 1-ელი, მე-2, მე-3 და მე-4 პუნქტებით გათვალისწინებული მოკვლევის მიზნებისთვის.	

დ. უკუკავშირისა და კონტროლის მექანიზმები, მათ შორის, რისკებისა და უსაფრთხოების მართვის, აგრეთვე მონიტორინგის პროცესები

1	შესაბამისი მარეგულირებელი საკანონმდებლო ჩარჩოს პირობები;	
2	რომელიმე მონაწილე მხარის - სარკინიგზო საწარმოები, ინფრასტრუქტურის მენეჯერები, მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სუბიექტები, მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების სახელოსნოები, მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების სხვა მიმწოდებლები, მწარმოებლები და სხვა მონაწილე მხარეები - მიერ რისკების შეფასებისა და მონიტორინგის პროცესები, მეთოდები, შინაარსი და შედეგები და დამოუკიდებელი შეფასების შესახებ ანგარიშები, რაც გათვალისწინებულია საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობით;	
3	შემთხვევასთან დაკავშირებული სარკინიგზო საწარმოს/საწარმოების და ინფრასტრუქტურის მენეჯერ(ებ)ის უსაფრთხოების მართვის სისტემა, მათ შორის, საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობით გათვალისწინებული ძირითადი ელემენტები;	
4	მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სუბიექტ(ებ)ისა და მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების	

	სახელოსნოების მართვის სისტემა და მართვის სისტემით გათვალისწინებული ფუნქციები;	
5	სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს მიერ საქართველოს მოქმედი კანონმდებლობის შესაბამისად განხორციელებული ზედამხედველობის შედეგები;	
6	ევროკავშირის რკინიგზების სააგენტოს, სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს ან შესაბამისობის შემფასებელი სხვა ორგანოების მიერ გაცემული ავტორიზაციები, სერტიფიკატები და შეფასების შესახებ ანგარიშები: ➤ შემთხვევასთან დაკავშირებული ინფრასტრუქტურის მენეჯერ(ებ)ისა და სარკინიგზო საწარმოს/საწარმოების უსაფრთხოების ავტორიზაციები/უსაფრთხოების სერტიფიკატები, ➤ სტაციონარული მოწყობილობების ექსპლუატაციაში გაშვებისა და სატრანსპორტო საშუალებების ბაზარზე განთავსების ავტორიზაციები, ➤ მოვლა-შენახვასა და ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი სუბიექტები და მოვლა-შენახვისა და ტექნიკური მომსახურების სახელოსნოები (მათ შორის, სერტიფიცირება).;	
7	სხვა სისტემური ფაქტორი.	

ე. მსგავსი ხასიათის წინა შემთხვევები, ასეთის არსებობის შემთხვევაში

5. დასკვნები

დასკვნები უნდა მოიცავდეს:

ა) შემთხვევის გამომწვევ მიზეზებთან დაკავშირებული ანალიზისა და დასკვნების შეჯამებას. დასკვნები უნდა აჯამებდეს შემთხვევის გამომწვევ და ხელშემწყობ ფაქტორებს, მათ შორის, პირდაპირ და უფრო ღრმა სისტემურ ფაქტორებს, აგრეთვე, უსაფრთხოების მხრივ არარსებულ ან შეუსაბამო ზომებს, რომელთა მიმართებითაც რეკომენდირებულია საკომპენსაციო ზომების მიღება. გარდა ამისა, მიეთითება შემთხვევასთან დაკავშირებული ორგანიზაციების შესაძლებლობები, რომ აღნიშნული მოგვარდეს მათი უსაფრთხოების მართვის სისტემების მეშვეობით, მომავალში შემთხვევებისა და ინციდენტების პრევენციის მიზნით;

ბ) შემთხვევის შემდეგ მიღებულ ზომებს;

გ) დამატებითი დაკვირვებების შედეგებს: მოკვლევისას უსაფრთხოებასთან მიმართებით გამოვლენილი პრობლემური საკითხები, რომლებიც მნიშვნელოვანი არ არის შემთხვევის გამომწვევი მიზეზებისა და შედეგების შესახებ გამოტანილი დასკვნების ჭრილში.

6. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რეკომენდაციები

6.1. უსაფრთხოებასთან დაკავშირებული რეკომენდაცია არის მოკვლევის ბიუროს არასავალდებულო ძალის მქონე საჯარო, ოფიციალური და დოკუმენტირებული წინადადება, რომელიც ეფუძნება სარკინიგზო შემთხვევის ან ინციდენტის მოკვლევიდან გამომდინარე ინფორმაციასა და ანალიზს.

6.2 უსაფრთხოების რეკომენდაციების მიზანია სარკინიგზო უსაფრთხოების გაუმჯობესება და მომავალში ანალოგიური შემთხვევების თავიდან აცილება.

6.3. მოკვლევის ბიუროს მიერ უსაფრთხოებასთან დაკავშირებით გაცემული რეკომენდაცია არცერთ შემთხვევაში არ უნდა ქმნიდეს სარკინიგზო შემთხვევასთან ან ინციდენტთან დაკავშირებული ბრალეულობის ან პასუხისმგებლობის პრეზუმფციას.

6.4. რეკომენდაციები უნდა გაიცეს სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტოს, აგრეთვე, რეკომენდაციების სპეციფიკიდან გამომდინარე, - სხვა ორგანოს, უწყების ან იურიდიული პირის მისამართით. სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტომ, სხვა ორგანომ, უწყებამ, იურიდიულმა პირმა, საკუთარი კომპეტენციის ფარგლებში, უნდა მიიღოს შესაბამისი ზომები უსაფრთხოების უზრუნველსაყოფად.

6.5. სარკინიგზო ტრანსპორტის სააგენტომ, სხვა ორგანომ, უწყებამ ან იურიდიულმა პირმა მოკვლევის ბიუროს პერიოდულად უნდა წარუდგინოს ანგარიში, რომელიც ასახავს გაცემული რეკომენდაციის შედეგად მიღებულ ან დაგეგმილ ზომებს.

დანართი 3

შეტყობინების ფორმა

ნაწილი 1	
1	შედგენის თარიღი:
ნაწილი 2	
1	სახეობა: ☐ სარკინიგზო შემთხვევა ☐ ინციდენტი

2	ინციდენტის/შემთხვევის თარიღი (დღე/თვე/წელი):	შეტყობინების დრო:			
3	შემთხვევის/ინციდენტის ადგილი:				
ნაწილი 3					
1	გამგზავრების თარიღი:				
2	მიმართულება:				
3	მატარებლის იდენტიფიცირება (მატარებლის ნომერი):				
ნაწილი 4					
1	შემთხვევის/ინციდენტის ზოგადი აღწერა:	გარემოებები (ამინდი და ტემპერატურა):			
2	მიზეზი:				
ნაწილი 5					
1	სხეულის დაზიანება: <i>*დაზიანების შემთხვევაში: დაზიანებული პერსონალის სახელი და გვარი, საცხოვრებელი ადგილი, დაზიანების სახე:</i>	☐ დიახ ☐ არა			
2	საკუთრების დაზიანება:				
ნაწილი 6					
1	ფორმის შემცვენი პირი:	სახელი:	თანამდებობა:	ტელ:	ელ. ფოსტის მისამართი:

2	ინფორმაცია კომპანიის შესახებ:	კომპანიის დასახელება:	საქმიანობის სახე: ☐ სარკინიგზო საწარმო; ☐ ინფრასტრუქტურის მენეჯერი; ☐ ტექნიკურ მომსახურებაზე პასუხისმგებელი პირი	ს/კ:	ტელ:
---	----------------------------------	--------------------------	---	------	------